

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS DA TERRA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

SIMONE ELOISA VILLANUEVA DE CASTRO RAMOS

**A DINÂMICA DA LOCALIZAÇÃO DA HOTELARIA CURITIBANA
NO PERÍODO DE 1966 A 2008**

CURITIBA

2010

SIMONE ELOISA VILLANUEVA DE CASTRO RAMOS

**A DINÂMICA DA LOCALIZAÇÃO DA HOTELARIA CURITIBANA
NO PERÍODO DE 1966 A 2008**

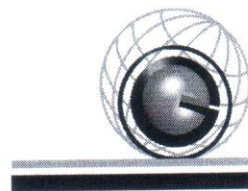
Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, Setor Ciências da Terra, da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de concentração: Produção e Transformação do Espaço Urbano-Regional

Orientação: Prof. Dr. José Manoel Gandara

CURITIBA
2010

MEC-UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS DA TERRA
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA –
MESTRADO E DOUTORADO



PARECER

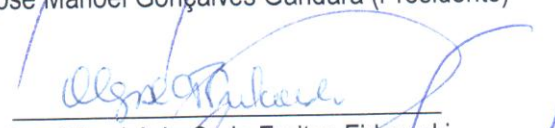
Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Curso de Pós-Graduação em Geografia reuniram-se para realizar a arguição da Tese de Doutorado, apresentada pela candidata **SIMONE ELOISA VILLANUEVA DE CASTRO RAMOS** intitulada “**A DINÂMICA DA LOCALIZAÇÃO DA HOTELARIA CURITIBANA, NO PERÍODO DE 1966 A 2008**”, para obtenção do grau de **Doutor** em Geografia, do Setor de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná Área de Concentração **Espaço, Sociedade e Ambiente**, Linha de Pesquisa **PRODUÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO E REGIONAL**.

Após haver analisado o referido trabalho e argüido a candidata, são de parecer pela APROVAÇÃO da Tese

Curitiba, 14 de dezembro de 2010.

Nome e assinatura da Banca Examinadora:


Dr. José Manoel Gonçalves Gândara (Presidente)


Dra. Olga Lúcia C. de Freitas Firkowski


Dra. Eliane Regina Ferretti


Dr. Francisco dos Anjos


Dr. Alexandre Augusto Biz

Para meus filhos Bernardo e Isabella e aos meus pais Xenofonte Macedo Villanueva e Celita Fuganti Villanueva, pelo apoio desmedido nas horas difíceis e pela carinhosa presença nos momentos de alegria.

AGRADECIMENTOS

“Agradecer é uma das coisas mais belas que o ser humano pode fazer, admitir que houve um momento em que precisou de alguém. Agradecer é reconhecer que o homem jamais poderá lograr êxito sozinho ou ser autossuficiente”.

Agradeço aos meus pais e filhos pelo apoio e compreensão dos momentos de ausência, tão necessários nesse árduo trajeto.

Àqueles que me apresentaram à Geografia de uma forma apaixonante e a tornaram importante em minha vida: meu avô Prof. Francisco Villanueva, Lineu Bley e Eliane Regina Ferretti.

Sou grata ao Prof. Dr. José Manoel Gândara, que me acolheu como orientada no programa de pós-graduação da Universidade Federal do Paraná, pelas incansáveis horas de orientação, paciência, determinação, motivação e as produções desenvolvidas ao longo desse processo, e a todos os colegas, seus alunos, que, juntos, dividimos seu conhecimento.

À Universidade Federal do Paraná, à Coordenação do Programa de Pós-Graduação, Mestrado e Doutorado em Geografia, realizada pelos professores Dr. Leonardo José Cordeiro Santos e Dra. Inês Moresco Danni-Oliveira, pelo apoio.

Aos docentes do Programa de Doutorado, Dr. Francisco de Assis Mendonça, Dr. Miguel Bahl, Dra. Olga Firkowski, Dr. Luiz Lopes Diniz Filho, Dr. Marcos Aurélio Tarlombani da Silveira e Dr. José Manoel Gândara, que motivaram a produção científica.

À banca de qualificação composta pelos docentes Dr. Luiz Lopes Diniz Filho, Dra. Olga Firkowski e Dr. José Manoel Gândara, pelas contribuições.

Pela energia, ideias, apoio e amor, meu profundo agradecimento aos colegas Valéria Albach, Romulo Vieira Ferreira, Mauro Ferreira Cury, Vinícius Bonelli, Rúbia Tramontim, Eduardo Hack Neto, Luciane Scheuer, Daniel Piccolo e Marinno Lacay.

Às amigas Erika Gisele Lotz e Eliane Regina Ferretti, pelas palavras certas nos momentos difíceis e pela motivação.

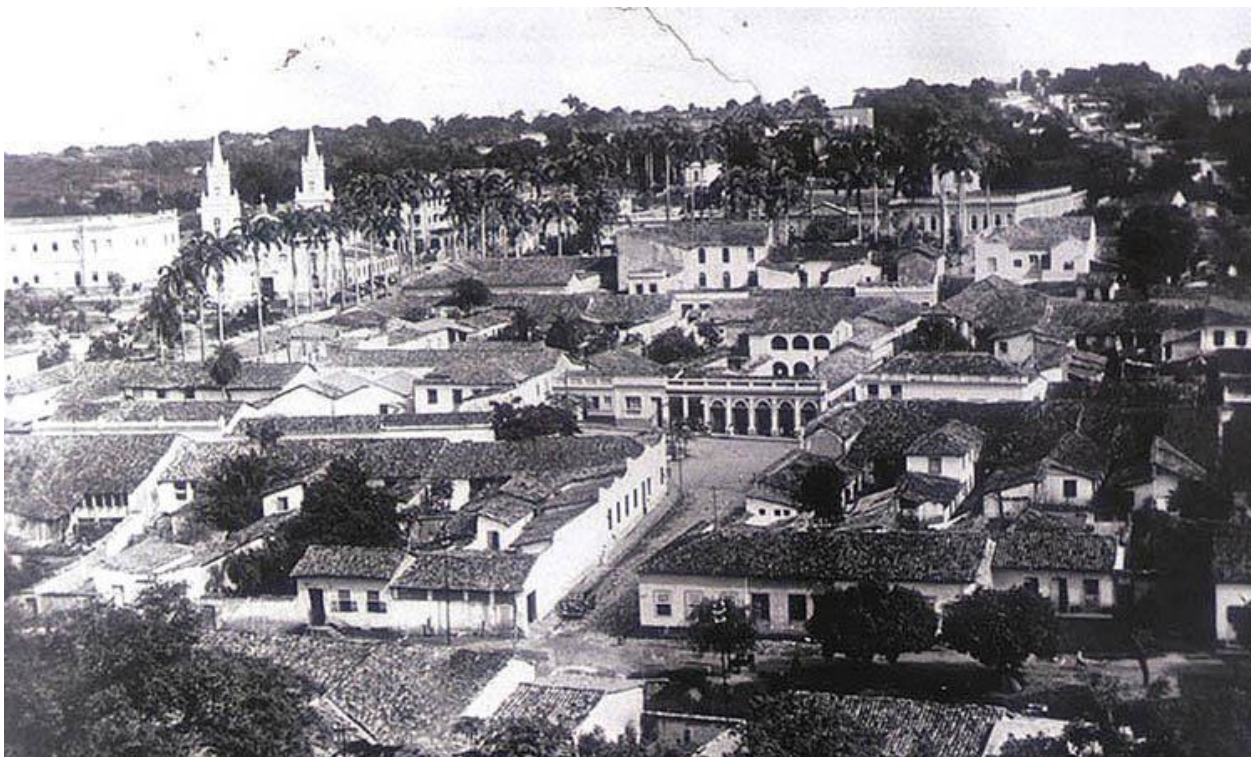
A meu amigo Rômulo Vieira Ferreira, por ter lido e, algumas vezes, discutido comigo partes deste trabalho, além das incansáveis horas de apoio, consideração, incentivo e revisão final.

Aos amigos e colegas de docência, Prof. Lic. Irene Camilo, Prof. Lic. Pedro Monir Rodermel, Prof. Msc. Adriano Stadler, Prof. Marcos Rogério Maioli, Prof. Carlos Augusto Cornelssen, Prof. Dr. Mauro José Ferreira Cury, Prof. Msc. Silvia Tomazzi, Prof. Dr. Amarildo Jorge da Silva e Prof. Msc. Claudio Alexandre de Souza, que contribuíram na construção dessa tese.

Ao Romário Trentin, pela ajuda e carinho na confecção dos mapas contidos neste trabalho, a Luis Henrique Poletti, pela paciência e dedicação nos desenhos de modelos.

Ao Luiz Carlos Zem, pela amizade, consideração e presteza na resolução dos mais diversos assuntos acadêmicos.

A todos aqueles aqui não mencionados, porém, não esquecidos, que participaram deste processo, o meu agradecimento.



Fonte: http://curitibaontem.blogspot.com/2010/12/blog-post_16.html

*Cidadezinha cheia de graça...
Tão pequenina que até causa dó!
Com seus burricos a pastar na praça...
Sua igrejinha de uma torre só...*

*Lá toda vida poder morar!
Cidadezinha... Tão pequenina
Que toda cabe num só olhar...*

Mário Quintana

RESUMO

Motivada pela carência de estudos sobre dinâmica da hotelaria, a presente tese tem como objetivo analisar a relação entre a evolução histórica e a dinâmica da localização da hotelaria da cidade de Curitiba, no período de 1966 a 2008. Dois momentos da industrialização da cidade foram utilizados como marcos na análise dos dados: criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), em 1973; e a instalação das montadoras automobilísticas na região metropolitana de Curitiba, em 1995. As reflexões teóricas baseiam-se, sobretudo, nos modelos de localização de hotéis em destinos urbanos, principalmente o modelo de cidade histórico-turística de Bustenshaw, Bateman e Ashworth (1981), o modelo de cidade turístico-histórica de Ashworth e Tunbridge e o modelo de hierarquia da localização de hotéis de Egan e Nield (2000). Foram aplicadas a abordagem metodológica empírico-analítica e a revisão de literatura/discussão conceitual, e os dados foram obtidos por meio de pesquisa bibliográfica e documental, como também a partir dos Guias 4 Rodas, publicados de 1966 a 2008. Verificou-se que a criação da CIC alterou a característica dos hotéis em seu espaço interno, como, por exemplo, passou a ofertar salas de eventos. No que se refere à instalação das montadoras automobilísticas na região metropolitana de Curitiba, a partir de sua implantação, os hotéis passaram a se dispersar do centro, mais próximos dos seus limítrofes, principalmente em direção ao Bairro Batel e saída para a Cidade Industrial de Curitiba e saída/chegada de Porto Alegre e interior do Paraná e na direção dos bairros Rebouças e Jardim Botânico, onde se localiza a Rodoferroviária, saída/entrada do Sul do Brasil, São José dos Pinhais, onde estão localizadas as montadoras e o aeroporto. Por fim, ao aplicar os modelos de localização espacial de hotéis, observou-se que os hotéis localizados na cidade de Curitiba apresentam distribuição particular, com concentração no CBD (*central business district*), independentemente da categoria na qual eles foram classificados, formando amálgama de hotéis em Curitiba. A aplicação do modelo de cidade histórico-turística de Bustenshaw, Bateman e Ashworth (1981) foi corroborada pelos hotéis, que ficam próximos ao centro histórico, e pelas vias de acesso. Na aplicação do modelo de cidade turístico-histórica de Ashworth e Tunbridge,

a cidade de Curitiba não se encaixa em nenhum dos modelos apresentados pelos autores, sendo então detectado o modelo de cidade turístico-histórica da capital paranaense. Quanto ao modelo de hierarquia da localização de hotéis de Egan e Nield (2000), ele foi refutado, pois os hotéis de Curitiba não seguem uma ordem de localização. E os cinco, quatro, três e duas estrelas se entremeiam, não havendo maior concentração de uma determinada categoria que corrobore o modelo circular defendido pelos autores, ficando evidenciada a particularidade da hotelaria na capital paranaense. Ficou comprovado que a criação da CIC não afetou a localização da hotelaria, enquanto a instalação de montadoras automobilísticas e a mudança nos serviços decorrentes desse advento dispersaram espacialmente a hotelaria curitibana para bairros próximos ao centro, com volume de hotéis localizados próximos aos acessos para a CIC.

Palavras-chave: Curitiba, Hotelaria, Localização, Modelos de Cidade Histórico-Turística; Modelo de Hierarquia de Localização dos Hotéis

ABSTRACT

Motivated by the lack on studies about the hotel business dynamics, this thesis aims to analyze the relationship between the historical evolution and the dynamics of the hotels localization in Curitiba city, Brazil, from 1966 to 2008. Two of the city industrialization moments were used as salient points in the data analysis, i.e., the establishment of Curitiba industrial city (CIC) in 1973 and the installation of automakers in Curitiba metropolitan region in 1995. The theoretical reflections are based mainly on models of hotels localization in urban destinations, especially the historical and touristic city model by Bustenshaw, Bateman and Ashworth (1981) and hierarchical model for hotels localization by Egan and Nield (2000). The empirical-analytic methodology was applied, as well as the revision of the literature/conceptual discussion. Data were obtained from the literature and documents research, and from the “Guia 4 Rodas” magazine, published from 1966 to 2008. It was verified that the CIC creation changed the hotels features in their internal space, for example, they began offering function rooms, but it was not possible to identify a change in their spatial localization in the city. Since the automakers installation in Curitiba metropolitan area, the hotels began to disperse from the city center to closer of its borders, especially towards the Batel neighborhood, exit to Curitiba industrial city, departure/arrival location from Porto Alegre, form Paraná State inland, and toward the neighborhoods Rebouças and Jardim Botânico, where the rail and bus station is, exit/entry from Brazil southern region, and to the municipality of São José dos Pinhais, where the automakers and the airport are located. Finally, by applying spatial localization models for hotels, we found that the hotels located in Curitiba city have a particular distribution, concentrated in the CBD (central business district), regardless of the category to which they were classified, forming a Hotels amalgam in Curitiba. The application of the historical and touristic city model from Burtenshaw, Bateman, and Ashworth (1981) was corroborated by the hotels close to the historic center and its access roads. When applying the historical and touristic city model from Tunbridge and Ashworth, Curitiba city did not fit into any of the models presented by the authors and then the historical and touristic city model was detected for the capital city of Paraná State. The hierarchical model for the hotels localization from Egan and Nield (2000) was rejected, because the Curitiba hotels do not follow any localization order.

The hotels of five, four, three, and two stars are interspersed, with no major concentration of a particular class that supported the circular model advocated by the authors, becoming evident the hotel business particularity in Curitiba. It was proven that the CIC creation did not affect the hotels localization, while the coming of the automakers and the change in services arising from this advent dispersed spatially the Curitiba hotels business to the neighborhoods near the center with a hotels volume located near to the CIC accesses.

Keywords: Curitiba, Hotel Business, Localization, Historical and Touristic City Model, Hierarchy's Model for Hotel Localization

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - FASES DE DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA.....	34
QUADRO 2 - PRINCIPAIS CONTRIBUIÇÕES TEÓRICAS SOBRE USO DA TERRA	38
QUADRO 3 - QUADRO RESUMO DOS PRINCIPAIS PLANOS ECONÔMICOS E SEUS RESULTADOS - 1986/1994.....	70
QUADRO 4 - POPULAÇÃO URBANA E RURAL NO BRASIL.....	74
QUADRO 5 - CRESCIMENTO POPULACIONAL DE 1970 A 1996	101
QUADRO 6- ESTABELECIMENTOS POR SETOR ECONOMICO DE SERVIÇO SEGUNDO ALGUNS BAIRROS DE CURITIBA.....	102
QUADRO 7 - MOVIMENTO NO AEROPORTO INTERNACIONAL AFONSO PENA - REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - 1990 A 2008.....	103
QUADRO 8 - CRESCIMENTO POPULACIONAL DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA.....	104
QUADRO 9 - CRESCIMENTO DA HOTELARIA DE ACORDO COM A REGIONAL DE CURITIBA	127
QUADRO 10 - CRESCIMENTO DA HOTELARIA DE ACORDO COM O BAIRRO	128
QUADRO 11 - RANKING DE REDES HOTELEIRAS NACIONAIS EM 2010	134
QUADRO 12 – NÚMERO DE HOTÉIS POR EQUIPAMENTO, NO PERÍODO DE 1966 A 2008.....	137
QUADRO 13 - NÚMERO DE HOTÉIS POR ÁREA SOCIAL, NO PERÍODO DE 1966 A 2008.....	139
QUADRO 14 – NÚMERO DE HOTÉIS POR ÁREA DE LAZER, NO PERÍODO DE 1966 A 2008.....	141
QUADRO 15 – NÚMERO DE HOTÉIS POR SERVIÇOS, NO PERÍODO DE 1966 A 2008.....	141

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 - ESTUDOS SOBRE A LOCALIZAÇÃO DE HOTÉIS EM CIDADES.....	26
TABELA 2 - ÍNDICES DE CRESCIMENTO DO BRASIL DE 1964 A 2006	69
TABELA 3 - INVESTIMENTOS INDUSTRIAIS ANUNCIADOS SEGUNDO ATIVIDADE 1995/2000	96
TABELA 4 - ORGANIZAÇÃO DOS HOTÉIS POR BAIRROS PERÍODO DE 1966 A 2008.....	135

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - ARTICULAÇÃO ENTRE A ESTRUTURA TERRITORIAL E A ESTRUTURA ECONÔMICA	23
FIGURA 2 – OS LUGARES CENTRAIS E RESPECTIVAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA, SEGUNDO CHRISTALLER	40
FIGURA 3 - MODELO DE CIDADE HISTÓRICA/ TURÍSTICA	46
FIGURA 4 - MODELO DE LOCALIZAÇÃO DE HOTÉIS DE BURTENSHAW, BATEMAN E ASHWORTH.....	48
FIGURA 5 - HIERARQUIA ESPACIAL DOS TIPOS DE HOTÉIS DA GRÃ BRETANHA.....	49
FIGURA 6 - CURVA DA ABORDAGEM <i>BID-RENT</i>	51
FIGURA 7 - A LOCALIZAÇÃO ÓTIMA DE HOTÉIS SEGUNDO EGAN E NIELD.....	53
FIGURA 8 - TAXA DE INFLAÇÃO NO BRASIL DE 1980 A 1993	68
FIGURA 9 - TAXA DE INFLAÇÃO NO BRASIL DE 1994 A 1999	69
FIGURA 10 - AQUARELA DE DEBRET: CURITIBA 1827	78
FIGURA 11 - PASSEIO PÚBLICO	81
FIGURA 12 – CURITIBA ANTES DO PLANO AGACHE.....	83
FIGURA 13 - PLANO AGACHE – PLANO DAS AVENIDAS E ZONAS ESPECIALIZADAS.....	85
FIGURA 14 - PLANO SERETE	86
FIGURA 15 - SISTEMA VIÁRIO DE CURITIBA EM 1966.....	87
FIGURA 16 – EIXO SISTEMA TRINÁRIO.....	88
FIGURA 17 - EIXO DE SISTEMA TRINÁRIO	89
FIGURA 18 - SISTEMA VIÁRIO EM 1975	90
FIGURA 19 - HOTEL ROMA, HOTEL TASSI E A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CURITIBA.....	122
FIGURA 20 - GRANDE HOTEL	122
FIGURA 21 - GRANDE HOTEL MODERNO.....	123
FIGURA 22 - BRAZ HOTEL	123
FIGURA 23 - CRESCIMENTO DA HOTELARIA CURITIBANA CONSTANTE NO GUIA 4 RODAS.....	125
FIGURA 24 - PERÍODO DE INAUGURAÇÃO DOS HOTÉIS, SEGUNDO GUIA 4 RODAS	126

FIGURA 25 - CATEGORIA DOS HOTÉIS SEGUNDO O GUIA 4 RODAS	129
FIGURA 26 - MÉDIA DAS UNIDADES HABITACIONAIS POR TIPO	131
FIGURA 27 - UNIDADES HABITACIONAIS DISPONÍVEIS.....	132
FIGURA 28 - ORGANIZAÇÃO DOS HOTÉIS	133
FIGURA 29 - VALORES MÉDIOS DAS DIÁRIAS	136
FIGURA 30 - MÉDIA DA CAPACIDADE DAS SALAS DE CONVENÇÕES	139
FIGURA 31 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS, POR ANO DE INAUGURAÇÃO.....	144
FIGURA 32 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS, POR TIPO DE REDE	147
FIGURA 33 - LOCALIZAÇÃO DOS HOTÉIS, POR BAIRRO	149
FIGURA 34 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS DE TELEFONE, TV, TV A CABO, INTERNET, WI-FI, AR CONDICIONADO, CALEFAÇÃO E GELADEIRA NOS HOTÉIS DE CURITIBA.....	150
FIGURA 35 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS POR SERVIÇO	151
FIGURA 36 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS POR CATEGORIA	153
FIGURA 37 - MODELO DE LOCALIZAÇÃO DE HOTÉIS DE BURTENSHAW, BATEMAN E ASHWORTH.....	155
FIGURA 38 - MODELO DE LOCALIZAÇÃO DE HOTÉIS, APLICADO A CURITIBA..	156
FIGURA 39 - HIERARQUIA ESPACIAL DOS TIPOS DE HOTÉIS DA GRÃ BRETANHA.....	158
FIGURA 40 - MODELO DA HIERARQUIA DE HOTÉIS APLICADO A CURITIBA.....	160
FIGURA 41 - MODELO DE CIDADE HISTÓRICO-TURÍSTICA APLICADO SINTETICAMENTE A CURITIBA	162
FIGURA 42 - SOBREPOSIÇÃO DO MODELO DE CIDADE HISTÓRICO- TURÍSTICA E DO MODELO DE HIERARQUIZAÇÃO DE HOTÉIS.....	163
FIGURA 43 - LOCALIZAÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS E O CBD DE CURITIBA.....	165
FIGURA 44 - EVOLUÇÃO HISTÓRICA, SISTEMA VIÁRIO E DISTRIBUIÇÃO DA HOTELARIA.....	166
FIGURA 45 - LOCALIZAÇÃO DOS HOTÉIS, MONTADORAS E CIDADE INDUSTRIAL.....	168

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO.....	17
1.1.	Construção da Problemática de Estudo	20
1.2.	Metodologia	28
1.3.	Estrutura da Tese	36
2.	COMPREENDENDO OS MODELOS DE LOCALIZAÇÃO DE HOTÉIS E A CIDADE DE CURITIBA	37
2.1.	Modelos de Localização	37
2.1.1.	Modelos Clássicos de Uso da Terra	38
2.1.1.1.	Modelo de Von Thünen	39
2.1.1.2.	Modelo de Christaller.....	40
2.1.1.3.	Modelo de Weber	41
2.1.2.	Modelos de Localização Baseados nos Modelos Clássicos.....	42
2.1.2.1.	Modelo de Isard.....	42
2.1.2.2.	Modelo de Alonso	43
2.1.3.	Modelo de Evolução Histórica	44
2.1.4.	Modelo de Localização de Hotéis.....	47
2.1.5.	Modelo da Hierarquia da localização dos hotéis de Egan e Nield	49
2.2.	O Tempo Refletido na Cidade	56
2.2.1.	A Cidade.....	56
2.2.2.	Planejamento Urbano	62
2.2.3.	Desenvolvimento Econômico Brasileiro no Século XX e XXI	65
2.2.4.	Industrialização e Urbanização Brasileira.....	72
2.3.	Curitiba, o planejamento urbano e a industrialização	76
2.3.1.	Mudanças Espaciais e Funcionais de Curitiba	91
2.3.2.	A Industrialização do Paraná e de Curitiba.....	94
2.3.3.	A Industrialização e a Internacionalização de Curitiba	101
2.4.	Turismo.....	108
2.4.1.	Turismo no Brasil e no Paraná	111
2.4.2.	Hotelaria	114
2.4.3.	Hotelaria no Brasil	118
2.4.4.	Hotelaria em Curitiba.....	121

3.	COMPREENDENDO A EVOLUÇÃO DA DINÂMICA ESPACIAL DA HOTELARIA CURITIBANA.....	125
3.1.	Análise dos Dados sobre a Hotelaria Curitibana	125
3.2.	Análise por meio de mapas da distribuição espacial da hotelaria curitibana	142
3.3.	Aplicação do modelo de localização de hotéis de Burtenshaw, Bateman e Asworth.....	155
3.4.	Aplicação do Modelo de Hierarquia da Localização dos Hotéis de Egan e Nield	158
3.5.	Aplicação do Modelo de Cidade Turística Histórica de Ashworth e Tunbridge	161
3.6.	Sobreposição dos modelos	165
4.	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	170
4.1.	Resposta às Hipóteses de Pesquisa	170
4.2.	Conclusão.....	174
4.3.	Limitações da Pesquisa.....	181
4.4.	Sugestão para Trabalhos Futuros	182
5.	REFERÊNCIAS	183
	ANEXOS	201

1. INTRODUÇÃO

Desde os primórdios da história da humanidade, a defesa, o poder e a atividade comercial são condições essenciais para o surgimento e crescimento das cidades. A atividade comercial foi a grande responsável pela distribuição de bens e serviços, inicialmente como atividade individual, evoluindo para coletiva, com a consciência desenvolvida de que a concentração de atividades num determinado local ofereceria diversas vantagens, inclusive maior poder de atração dos consumidores.

Com o advento da Revolução Industrial, ocorreram transformações nas relações comerciais, e a atividade comercial foi se tornando cada vez mais planejada e estruturada, transformando-se organizacional e administrativamente (MASANO, 1993).

Sobre essas transformações, Carlos (2005) afirma que a história da cidade, sob o regime capitalista, ganhou e perdeu diversas funções no decorrer de seu desenvolvimento. Até o século XIX, era impregnada pela área rural e atividades agrícolas e, com a industrialização, tornou-se um lugar onde a concentração das atividades fabris indicava o desenvolvimento da sociedade.

Nos últimos anos do século XX, ocorreu um processo de desindustrialização das cidades, atividades comerciais e serviços, contudo, continuam presentes, pois são características do modo de vida urbano. Assim sendo, a atividade comercial pertence à essência do urbano, e o seu estudo nos permite um melhor conhecimento desse espaço e da vida na cidade.

O turismo, nos últimos 40 anos, se tornou o primeiro setor da economia mundial, com fortes taxas de crescimento tanto no número de turistas como nos gastos por eles realizados. No Brasil, o setor de turismo deverá crescer de 10% a 12% em 2010, em comparação com 2009 (MTur, 2010). Em agosto de 2010, a movimentação de passageiros em voos nacionais nos aeroportos brasileiros cresceu 30,58% em comparação com 2009, e o acumulado do ano está em 43,3 milhões de desembarques, indicando acréscimo de 23% em relação ao mesmo período no ano de 2009.

O turismo, na condição objeto de estudo, remete a um confronto com sua complexidade e abrangência em uma primeira análise. Para certos autores, o turismo é, sobretudo, um fenômeno social, enquanto para outros é concebido, principalmente, como uma indústria. Todavia, o turismo pode ser contemplado tanto como fenômeno sociocultural como indústria, composto por um sistema gerador de turistas e por um sistema receptor de turistas, que se mantêm numa relação de total interdependência.

De acordo com Ashworth e Tunbridge (2000), para que haja atividade turística, são necessários quatro elementos inter-relacionados: turismo, recursos, herança cultural ou patrimonial e o cenário (a cidade). Nesse estudo, Curitiba é esse cenário, e a hotelaria é o equipamento turístico (recurso) que será analisado.

A cidade de Curitiba é relevante para o estudo por seu porte, pela significância do crescimento da hotelaria ao longo do tempo e pela alteração do perfil econômico nos últimos 40 anos, e também por ser reconhecida nacional e internacionalmente como modelo de planejamento urbano. Curitiba também é relevante sob o aspecto histórico-industrial, tendo dois momentos marcantes: (1) em 1972, com a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC); e (2) na segunda metade da década de 1990, em função da instalação de montadoras automobilísticas e da transferência de diversas empresas multinacionais para a cidade e seu entorno.

Dada a carência de dados confiáveis nas publicações oficiais brasileiras do segmento hoteleiro, o recorte adotado é o desenho longitudinal, que explora as relações entre as variáveis contextuais, de processo e de resultados (BOWDITCH & BUONO, 1992), uma vez que foi realizada coleta de informações sobre a hotelaria da cidade de Curitiba pelo período de 42 anos (1966 a 2008).

Essas informações foram retiradas do Guia 4 Rodas – publicado pela Editora Abril desde o ano de 1966 – sendo uma publicação utilizada tanto como fonte de dados de pesquisas realizadas pelo Ministério do Turismo Brasileiro (MTur) como pela demanda turística, seja de forma individual para decidir suas viagens ou pelos agentes de turismo para recomendar a seus clientes.

Dessa forma, esse trabalho analisa a relação entre a evolução histórica e a dinâmica da localização histórico-industrial da hotelaria na cidade de Curitiba, no período de 1966 a 2008. E a proposta é defender a ideia de que a criação da CIC não afetou a localização da hotelaria, enquanto a vinda das montadoras, a mudança nos serviços decorrente desse advento e a chegada de redes internacionais provocaram uma dispersão espacial na hotelaria curitibana para bairros próximos ao centro, com o volume de hotéis localizados próximos aos acessos para a CIC.

Essa reflexão é motivada pelo impacto do aumento do número de indústrias na demanda por serviços de hospedagem, constatada pela criação de novos empreendimentos hoteleiros e pela alteração espacial gerada no setor da hotelaria.

Por fim, aspectos como a primeira vez que se estuda a localização da hotelaria curitibana num intervalo de tempo de 42 anos, considerando as alterações que ocorreram nos hotéis em termos de suas características, além da aplicação de dois modelos internacionais de localização espacial no contexto de uma cidade brasileira, tornam o estudo original e podem torná-lo útil como embasamento para futuros trabalhos nas áreas de Geografia e Turismo.

A seguir, são apresentados a problemática de estudo, os objetivos geral e específico, a metodologia adotada e a estrutura da tese. O referencial teórico é apresentado no segundo capítulo, a análise dos dados é relatada no terceiro capítulo e as considerações finais do estudo são apresentadas no quarto capítulo. Em seguida, são enumerados as bibliografias de apoio e os anexos que complementam as informações abordadas neste estudo.

1.1. Construção da Problemática de Estudo

A Lei Geral do Turismo, nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, artigo 2319, considera meios de hospedagem estabelecimentos ou empreendimentos destinados a prestar serviços de alojamento temporário, ofertados individualmente e de uso exclusivo do hóspede, como também outros serviços necessários aos usuários, mediante uso de instrumento contratual, tácito ou expresso, e cobrança de diária.

De acordo com o Boletim de Desempenho Econômico do Turismo – BDET, apresentado em julho de 2009, Menezes (2003) afirma que,

A rede hoteleira no Brasil deve gerar 227.962 empregos diretos e indiretos até 2008. Segundo o estudo, os grupos internacionais investirão R\$ 3,4 bilhões em 134 empreendimentos de médio e grande porte e irão acrescentar 25 mil unidades habitacionais em todas as regiões do Brasil. Este boletim indica que o percentual de turistas que se hospedaram de outubro a dezembro/2005, por motivos de negócios e/ou eventos, se elevou em 58%. (p. 20)

Dessa forma, o crescimento da hotelaria no Brasil está impulsionando o turismo no país, fazendo com que este segmento tenha maior participação na economia nacional.

A hotelaria é uma atividade comercial que pode ser encontrada nas cidades, podendo ser considerada produto do crescimento e unidade socioespacial complexa, na qual diversos elementos podem influenciar sua configuração espacial (WIRTH, 1938; FIRMINO, 2005; SANTOS, 1982; LUCHIARI, 1998; CLARK, 1985). Neste sentido, a hotelaria pode sofrer mudanças oriundas do processo de desenvolvimento econômico e da urbanização, uma vez que este processo gera mudanças sociais, geográficas e econômicas nas cidades.

A análise da hotelaria foi estudada sob a perspectiva de que a sua produção espacial “é o resultado da ação humana formando um conjunto indissociável de objetos e ações” (SANTOS, 1997), e sua organização espacial traduz a forma como o espaço é estruturado ou é reordenado para o desenvolvimento das atividades humanas (CORIOLANO; SILVA, 2005), sendo o turismo e a hotelaria parte dessas atividades citadas por Coriolano (op.cit.).

A ciência geográfica tem sua parcela de contribuição quanto às investigações das mudanças espaciais que formam as dinâmicas territoriais urbanas, pois analisa a evolução espacial, através da história da construção material no processo do uso do território. Isto é, o uso do território pode ser definido pela implantação do que Santos e Silveira (2001) denominam de sistemas de engenharias.

As funções do novo espaço geográfico se configuram a partir da implantação de infraestruturas, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. Para esses autores,

São os movimentos da população, a distribuição da agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira, que, juntamente com o alcance e extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico (SANTOS e SILVEIRA, op.cit. p.21).

Logo, a distribuição dos serviços, entre outros, configuram as funções do novo espaço, reforçando a dinâmica territorial. Rodrigues (2003) remete-se a Santos ao analisar a hotelaria no processo de sua organização e produção espacial, abordando o fenômeno do turismo (no qual a hotelaria está inserida) e propondo “entender o espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações”, embasado na afirmação de que:

Tanto objetos como ações não têm vida própria se não forem tomados em conjunto. [...] ‘o espaço é também e sempre será formado de fixos e fluxos’. Para analisar o fenômeno do turismo, esta forma aparentemente simples de entender o espaço é, não por causalidade, a mais pertinente, porque expressa de maneira clara a dinâmica espacial, tanto horizontal, quanto vertical, principalmente quando acoplamos os dois conceitos, que, embora não tenham o mesmo significado, complementam-se.” (SANTOS apud RODRIGUES, 2003:102).

Rodrigues (2003:102) cita estabelecimentos edificadas em espaços próximos aos trechos de fluxos, como, por exemplo, hotéis próximos às antigas estações ferroviárias, e afirma que esse fenômeno se repete “no entorno dos grandes aeroportos do espaço global, onde se instalam unidades de hospedagem das megaempresas hoteleiras transnacionais”.

Para Santos, “falar sobre espaço é muito pouco, se não buscamos defini-lo à luz da história concreta. Falar simplesmente do espaço, sem oferecer categorias de análise é também insuficiente” (SANTOS, 1988:10). Rodrigues (2003) complementa que a totalidade supõe um movimento comum da estrutura, da função, da forma e do processo.

Sendo as cidades representantes da complexidade do espaço geográfico, este deve ser visto como efeito de uma evolução social produzida e reproduzida constantemente (CASTROGIOVANNI, 2000). Tal afirmação se alinha à de Santos (op.cit.), pois é o movimento histórico que constrói o espaço, uma instância da sociedade.

Dessa forma, a compreensão da realidade se faz, necessariamente, a partir da análise de suas múltiplas dimensões. No entanto, cada ciência conduzirá a uma determinada categoria de análise, dando ênfase à competência que lhe é cabida. Portanto, fazer uso da Geografia Econômica é uma forma de estudar elementos existentes na cidade, dando destaque à análise nos aspectos econômicos da superfície terrestre e sua inter-relação com a estrutura espacial, como mostra a figura 1.

Neste estudo, as dimensões utilizadas são a espacial e a temporal, uma vez que estas dimensões são fundamentais na geografia na busca para o entendimento da realidade.

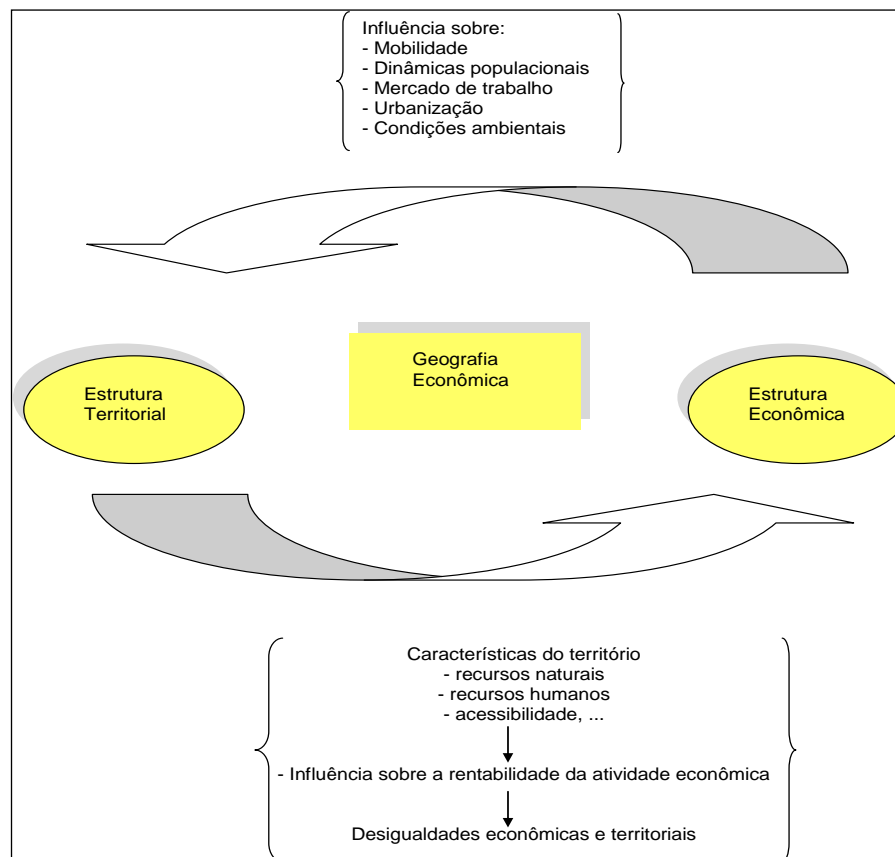


FIGURA 1 - ARTICULAÇÃO ENTRE A ESTRUTURA TERRITORIAL E A ESTRUTURA ECONÔMICA
Fonte: Chorincas (2001/02).

Perroux (1950), citado por Tolosa (1972), distingue espaço econômico de geoeconômico: para ele, espaço geoeconômico se refere às relações e distribuição das atividades econômicas no espaço geográfico, enquanto espaço econômico “corresponde a uma noção abstrata de espaço matemático, definido por um conjunto de propriedades, e independente de qualquer sistema de coordenadas [...]” (TOLOSA, 1972, p.194).

As mudanças profundas na composição geográfica e do quadro institucional da economia global tiveram grandes implicações para as cidades. Se antigamente os portos, plantações, fábricas e minas geravam cidades ao seu redor, hoje, uma nova geografia ganha relevância: a geografia urbana.

A necessidade de responder à demanda por edifícios capazes de atender às exigências de um novo e moderno setor econômico, denominado “Terciário Avançado”, foi provocada, entre outros fatores, pelo dinamismo econômico e pelas mudanças ocorridas nas cidades (SASSEN, 1998a).

Esse dinamismo econômico se caracteriza pela produção de serviços especializados, como o sistema bancário internacional, os fluxos de capital transnacional, serviços de telecomunicações e de hotelaria etc., além dos “serviços” produtivos, que envolvem grandes empresas de seguros, informática e turismo.

Esses serviços, muitas vezes se aglomeram em determinadas áreas e/ou bairros da cidade. Estudos referentes às determinantes do crescimento e da concentração de empresas em certas localizações são focados na busca da configuração de clusters. No turismo, há necessidade de envolver um conjunto de atrativos em um mesmo espaço geográfico para configurar o cluster.

Isto se aplica à produção e organização do espaço dos serviços urbanos, determinados para atender a novas funções em cidades que ampliaram sua escala geográfica de relações, incluindo aí o fenômeno do turismo e, conseqüentemente, as infraestruturas necessárias ao seu desenvolvimento.

A dinâmica da hotelaria no espaço de Curitiba está registrada ao longo dos anos no Guia 4 Rodas (utilizado como fonte de dados), e a compilação dos fatos históricos, espaciais e as características das empresas foram trabalhadas de forma a resultar num entendimento de causa e efeito, conforme menciona Santos (1982):

Os fatos estão todos aí, objetivos e independentes de nós. Mas cabe a nós fazer com que se tornem fatos históricos, mediante a identificação das relações que os definem, seja pela observação de suas relações de causa e efeito, isto é, sua história, seja pela constatação da ordem segundo a qual eles se organizam para formar um sistema, um novo sistema temporal, ou melhor, um novo momento do modo de produção antigo, um modo de produção novo, ou a transição entre os dois. Sem relações não há “fatos”. (SANTOS, 1982:10)

De acordo com Santos (op.cit), mediante a identificação das relações de causa e efeito é possível constatar a ordem pela qual essa atividade econômica se organiza. Esse autor considera que o espaço se altera, continuamente, para poder acompanhar as transformações da sociedade.

Corroborando Santos, Zmitrowicz e Neto (1997) citam que “na cidade tudo se transforma ou se desloca ao longo do tempo, mas as velocidades apresentam uma gama muito diversificada [...]”. Identificar, pois, esses deslocamentos por meio da Geografia Econômica, compreendendo os impactos decorrentes da industrialização da cidade, torna-se uma forma de compreender a cidade.

Nos últimos vinte anos, houve crescimento representativo no número de hotéis na capital paranaense e, além disso, ocorreu dispersão parcial da localização dos empreendimentos hoteleiros. Pesquisa empreendida por Menezes (2003) e corroborada por Bley e Zeglin (2005), identificou que a hotelaria curitibana se polarizou. Cruz (2007), sobre as transformações socioterritoriais em metrópoles latino-americanas, onde promove uma análise sobre o turismo na produção do espaço urbano de São Paulo, ressalta a importância do turismo de negócios e de eventos para a valorização de espaços urbanos. Menezes (op. cit.) considera que esse fato se deve “à instalação de grandes indústrias multinacionais, que fizeram com que a cidade necessitasse de mais leitos”. O trabalho de Cruz (2007) não confirma tal informação, tendo essa tese analisado a influência da chegada das montadoras automobilísticas na hotelaria local.

A importância de pesquisar os hotéis na cidade sob a perspectiva geográfica deriva do fato de que, talvez, os hotéis sejam o único produto da faceta do turismo urbano (JANSEN-VERBECKE, 1986) do qual os turistas são praticamente os únicos consumidores, além de serem o componente mais representativo do turismo em cidades.

Estudos empíricos no assunto da estrutura espacial de serviços de acomodação foram conduzidos em diversas cidades, conforme se verifica na tabela 1. Estes estudos são todos baseados em uma perspectiva geográfica e revelaram que serviços de acomodação de turistas tendem a se concentrar no centro, onde é possível encontrar a maioria dos atrativos turísticos, inclusive centro histórico da cidade.

Esta tendência é parcialmente explicada pela razão de a maioria dos autores terem focado seus estudos em cidades europeias e não em cidades norte-americanas, onde frequentemente existem grupos adicionais de hotéis fora do centro, na vizinhança de aeroportos internacionais, próximos a centros de convenção ou a feiras industriais.

Autor	Ano	Local pesquisado
Barret	1958	País de Gales
Yokeno	1968	Desenvolveu um modelo
Arbel e Pizam	1977	Tel Aviv
Gutierrez	1977	Madri
Pearce	1981	Christchurch (NZ)
Burtenshaw, Bateman e Ashworth	1981	Cidades europeias numa perspectiva ocidental
Wall et al.	1985	Toronto
Pearce e Grimmeau	1985	Espanha
Ritter	1986	Nuremberg
Hofmayer	1986	Viena
Ashworth	1989	Cidades históricas europeias
Page e Sinclair	1989	Londres
Kot e Kowalczyk	1997	Praga
Baum e Haveman	1997	Manhattan
Dokmeci e Balta	1999	Istambul
Asworth e Tunbridge	2000	As cidades turísticas históricas
Egan e Nield	2000	Cidades de tamanho médio da Grã Bretanha
Begin	2000	Xiamen
Shoval e Cohen Hattab	2001	Jerusalém
Yavas e Babakus	2003	Estados Unidos
Urtasun e Gutierrez	2005	Madri
Shoval	2006	Jerusalém

TABELA 1 - ESTUDOS SOBRE A LOCALIZAÇÃO DE HOTÉIS EM CIDADES

Fonte: Adaptado de Shoval (2006).

Parte desses trabalhos teve abrangência nacional e parte foi desenvolvida em cidades específicas. Em sua maioria, as referências utilizadas foram os trabalhos desenvolvidos por Yokeno (1968), Burtenshaw, Bateman e Asworth (1981) e o de Asworth e Tunbridge (2000).

Alguns trabalhos relacionados na tabela 1 serão tratados com mais detalhes adiante, porém, estudos que visam a descobrir a preferência do hóspede por uma determinada localização ou das empresas por determinadas cidades não serão abordados, uma vez que não constituem foco dessa pesquisa.

No Brasil, estudos de localização hoteleira (teses e dissertações) foram feitos, entre outros autores, por Santos (2005), que realizou uma análise histórico-espacial do setor hoteleiro no núcleo urbano central de Florianópolis, buscando entender as implicações da expansão urbana e turística naquela cidade sobre a evolução do setor hoteleiro situado em seu núcleo central.

Além do trabalho de Santos:

- Menezes (2003), em sua dissertação, verifica o desenvolvimento dos meios de hospedagem na cidade de Curitiba/PR, mais especificamente na descentralização que os novos empreendimentos hoteleiros de 3 a 5 estrelas tiveram no período de 1992 a 2001.
- Silva (2007), sobre o processo de reorganização espacial da hotelaria de Recife, estudou a maior concentração de hotéis no Bairro de Boa Viagem durante a década de 1980, em parte, pela desvalorização da área central da cidade;
- Requião da Silva (2007) estudou a distribuição espacial da hotelaria de Salvador ao longo de sua história. Sua análise foi sobre a distribuição e organização espacial dos meios de hospedagem no espaço urbano da cidade e os agentes intervenientes no processo, buscando um entendimento da dinâmica urbana da hotelaria associado ao cosmopolitismo e aos efeitos na sua paisagem urbana. Utilizou a metodologia de pesquisa bibliográfica e documental, apresentando como principais recursos, fotografias antigas e atuais, além de cartogramas de distribuição dos meios de hospedagem;
- Spolon (2006) estudou a hotelaria de São Paulo no período compreendido entre os anos de 1995 e 2005 sob a ótica da relação entre a expansão da hotelaria e o mercado imobiliário, já que muitos dos hotéis existentes em São Paulo são flats. O modelo de negócios estudado pela autora é o “flat”, que transforma a unidade hoteleira em uma unidade autônoma residencial, criando oportunidade de pôr essa unidade como alternativa de investimento imobiliário, estabelecendo, assim, uma associação entre a hotelaria e a indústria da construção civil.
- Teles (2006), sobre o Turismo Urbano na cidade de São Paulo, deslocamento do CBD (*Central Business District*) e seus reflexos na hotelaria, verifica a proximidade da hotelaria com os atrativos turísticos e com algumas áreas específicas da cidade; e

- Mossato (2007), que estudou a internacionalização da economia urbana: uma análise sobre o setor hoteleiro de Curitiba.

Tendo presente que o objeto de estudo Curitiba teve dois momentos significativos na sua evolução histórica industrial: (1) o surgimento da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) na década de 1970 e (2) a entrada de montadoras automobilísticas em 1995 na Região Metropolitana, esta tese propõe comprovar que a dinâmica da localização da hotelaria na cidade de Curitiba no período de 1966 a 2008 foi influenciada pela evolução histórico-industrial dessa cidade e de seu entorno.

1.2. Metodologia

Nesse contexto, o problema de pesquisa configurado nesse estudo é: **existe relação entre a evolução histórica, econômica e industrial de Curitiba e a dinâmica da localização da hotelaria da cidade no período de 1966 a 2008?**

O que se pressupõe neste estudo é que a cidade de Curitiba tenha sentido os impactos dos processos de industrialização, perceptíveis na hotelaria, por meio da ocupação de novos espaços.

A abordagem desse estudo é empírico-analítica que, segundo Martins (2000:26), é uma “abordagem que apresenta em comum a utilização de técnicas de coleta, tratamento e análise de dados marcadamente quantitativas”, fundamentadas no modelo que relaciona a distribuição espacial da hotelaria com a evolução histórica da cidade, desenvolvido por Burtenshaw, Batteman e Ashworth (1981), Ashworth e Tunbridge (2000), além de testar o modelo de Egan e Nield (2000) para identificar a hierarquia espacial de hotéis.

O objetivo geral é analisar a relação entre a evolução histórica e a dinâmica da localização da hotelaria da cidade de Curitiba, no período de 1966 a 2008.

Buscando atingir o objetivo proposto, foram construídos os seguintes objetivos específicos:

- 1) Descrever os principais marcos na evolução histórica, industrial e urbanística de Curitiba no período estudado;
- 2) Identificar a evolução nos hotéis instalados na cidade de Curitiba no período estudado;
- 3) Caracterizar os hotéis por localização, categoria, rede e quantidade de apartamentos;
- 4) Identificar o posicionamento das categorias dos hotéis de Curitiba em relação ao CBD (*Central Business District*) da cidade de Curitiba;
- 5) Verificar a influência dos marcos da evolução histórica, industrial e urbanística da cidade de Curitiba na localização dos seus hotéis, no período de 1966 a 2008; e
- 6) Analisar a localização dos hotéis existentes em Curitiba sob a perspectiva do modelo de evolução histórica de Burtenshaw, Bateman e Ashworth (1981), do modelo de Hierarquia da localização dos hotéis de Egan e Nield (2000) e do modelo de cidade turístico-histórica de Asworth e Turnbridge (2000).

As hipóteses dessa tese são:

- H1: Quanto mais luxuoso o hotel, mais próximo ao CBD (*Central Business District*) da cidade ele estará localizado.
- H2: O planejamento viário de Curitiba afetou o desenvolvimento da hotelaria local.
- H3: A criação da Cidade Industrial de Curitiba afetou as áreas sociais e de lazer dos hotéis.
- H4: A criação da Cidade Industrial de Curitiba alterou a dinâmica da localização dos hotéis na cidade a partir de 1973.
- H5: A instalação de montadoras automobilísticas na Região Metropolitana de Curitiba alterou a dinâmica da localização dos hotéis na cidade, a partir de 1996.

A catalogação de dados da hotelaria brasileira, de forma sequenciada, só começou a ser feita em 1966, com a publicação do primeiro exemplar do Guia 4 Rodas, que será utilizado como fonte de dados para este estudo. De acordo com Ferreira (2009, p. 6):

Segundo o GUIA QUATRO RODAS, anualmente é feita uma avaliação de cada hotel, levando-se em conta sua destinação (executivo, lazer, trânsito etc.), localização, construção, apartamentos, equipamentos, áreas de lazer e social, estrutura e serviços. Para cada item, existe uma pontuação (de 1 a 5, 1 a 10, 1 a 15 ou 1 a 20), com escalas diferentes – uma para hotéis convencionais, outra para hotéis de lazer. O objetivo do GUIA é fornecer ao leitor, condições para escolher o local de hospedagem conforme seu grau de exigência, conforto e capacidade de pagamento. A função é opinativa e se destina a atender às necessidades dos leitores e não dos donos de hotel. O símbolo estrela (H) é substituído por “casinhas”. Devido à aceitação e vendagem da revista, este sistema ficou consagrado pelo público (FERREIRA, 2009, p.6).

A decisão de utilizar esse guia foi motivada pela dificuldade na obtenção de dados confiáveis com perspectiva temporal, além de ser a mais antiga publicação brasileira destinada a turistas, abarcando informações sobre hotéis, restaurantes, atrações etc. de mais de 800 cidades brasileiras.

O mesmo problema ocorreu com o Ministério do Turismo (2006) na pesquisa feita sobre o setor hoteleiro brasileiro em que fontes alternativas tiveram que ser buscadas por causa da incongruência dos dados do Cadastro Central de Empresas (Cempre), tendo sido o Guia 4 Rodas utilizado como uma das fontes de dados.

A inserção de hotéis na lista do Guia é isenta de interesse comercial. Contudo, seus editores advertem que não são publicados dados de todos os hotéis existentes em uma cidade.

Há uma seleção prévia dos hotéis dentro dos critérios de avaliação desenvolvidos pelo próprio Guia, mas tais critérios não são de conhecimento do público.

É importante destacar que o referido guia é reconhecido pelo mercado turístico, ou seja, tanto pela oferta quanto pela demanda, como a principal referência tanto por turistas individuais quanto por agentes de viagens e empresas ao buscar selecionar hotéis, já que seu sistema de avaliação é considerado sério e de qualidade.

Com esse trabalho de pesquisa sobre o setor hoteleiro curitibano, foi possível identificar a existência de vazios consideráveis no que tange à fonte de dados e pesquisas realizadas sobre o setor. No início da pesquisa, a primeira busca foi feita na Junta Comercial do Paraná, e, para surpresa da pesquisadora, o relatório da hotelaria curitibana foi uma relação de aproximadamente 50 hotéis. Quando questionada sobre o total de hotéis de Curitiba e a data de fundação dos empreendimentos, a Junta Comercial informou que, com a mudança de sistema, os códigos de cada atividade econômica não foram digitados e não haveria como dar uma relação anterior à data da mudança do sistema.

Foram procuradas então as entidades de classe, tendo sido a primeira consulta feita à Associação Brasileira de Hotéis (ABIH), que informou que nenhuma empresa hoteleira é obrigada a se associar e que os dados de que a pesquisa necessitava não tinham como ser fornecidos, pois a associação não tinha os dados de fundação e características dos hotéis associados.

Posteriormente, consultou-se o Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares, onde todos os empreendimentos hoteleiros são registrados, porém, os dados sobre a data de fundação e características não tinham como ser fornecidas, pois eles só tinham a listagem com a razão social e endereço do empreendimento.

Verificando o *site* da Secretaria de Turismo do Paraná (Setu-PR), descobriu-se que há uma listagem de meios de hospedagem do Paraná que contém o nome do empreendimento, total de unidades habitacionais, total de leitos e unidades habitacionais especiais disponibilizadas bem como o endereço, mas esta listagem não tem informações sobre as características dos empreendimentos.

Conceito é uma combinação de características semelhantes formada na mente (HAIR Jr. et al., 2005), sendo esta definição constitutiva uma definição mais ampla, geral, de um conceito de definição operacional, que é a especificação das operações por meio das quais um conceito será mensurado e/ou observado (RICHARDSON, 1999).

As variáveis utilizadas no estudo incluem: (1) ano de inauguração, (2) categoria do hotel, (3) redes, (4) localização, (5) tamanho do hotel, (6) diária mínima, (7) diária

máxima, (8) tipo de equipamentos instalados, (9) quantidade de equipamentos instalados, (10) tipo de serviços oferecidos, (11) quantidade de serviços oferecidos, (12) tipo de opções de lazer oferecidas, (13) quantidade de opções de lazer oferecidas, (14) tipo de áreas sociais disponíveis, (15) quantidade de áreas sociais disponíveis e (16) capacidade do salão de convenções.

A definição operacional destas variáveis é apresentada a seguir:

- (1) Ano de inauguração: Ano em que o hotel iniciou suas operações, de acordo com o Guia 4 Rodas.
- (2) Categoria do hotel: Soma da pontuação nos quesitos [quartos, área social, circulação, conservação, estrutura, localização, área de convenções, lazer, ambiente (se é agradável, se está na beira da praia, de um lago, em um parque etc.) e serviços], determinando ao todo cinco categorias (luxo, muito confortável, confortável, médio conforto e simples), de acordo com o Guia 4 Rodas.
- (3) Redes: Classificação dos hotéis quanto à participação em um grupo que leva a mesma marca.
- (4) Localização: Rua, número e bairro onde estão situados os hotéis.
- (5) Tamanho do hotel: Quantidade de unidades habitacionais dos hotéis.
- (6) Diária mínima: Diária simples da alta temporada para uma pessoa no quarto mais barato, incluindo café da manhã.
- (7) Diária máxima: Diária simples da alta temporada para o casal na unidade mais cara (exceto suítes), incluindo café da manhã.
- (8) Tipo de equipamentos instalados: Equipamentos disponíveis em ao menos metade + 1 dos quartos, em cada hotel.
- (9) Quantidade de equipamentos instalados: Soma dos equipamentos disponíveis, em cada hotel.
- (10) Tipo de serviços oferecidos: Serviços ofertados aos hóspedes em cada hotel.

- (11) Quantidade de serviços oferecidos: Soma dos serviços oferecidos em cada hotel.
- (12) Tipos de opções de lazer disponíveis: Opções de lazer disponíveis aos hóspedes em cada hotel.
- (13) Quantidade de opções de lazer disponíveis: Soma das opções de lazer disponíveis em cada hotel.
- (14) Tipo de áreas sociais disponíveis: Áreas sociais disponíveis aos hóspedes em cada hotel.
- (15) Quantidade de áreas sociais disponíveis: Soma das áreas sociais disponíveis aos hóspedes em cada hotel.
- (16) Capacidade do salão de convenções: Capacidade da maior sala de convenções de cada hotel em número de cadeiras.

Paralelamente, foram identificadas mudanças industriais e urbanísticas ocorridas no Brasil, no Paraná e em Curitiba, durante o período estudado, bem como o desenvolvimento da hotelaria na capital paranaense.

O presente trabalho caracteriza-se como estudo descritivo, pois descreve as características de um fenômeno, mensura um evento ou atividade ou estabelece relações entre variáveis (RICHARDSON, 1999; HAIR Jr. et al, 2005), em que o pesquisador observa e descreve a realidade, mas as descrições científicas são tipicamente mais acuradas e precisas do que uma observação casual (BABBIE, 1998).

A delimitação geográfica deste trabalho é a cidade de Curitiba, cuja extensão territorial é composta pelas zonas urbana e rural¹. Entende-se por zona rural a área excedente ao perímetro urbano com vistas à produção agrícola, extrativista ou pastoril, enquanto a zona urbana está situada no perímetro urbano sem fins agrários.

Posto isso, o trabalho em questão considerou os hotéis constantes do Guia 4 Rodas localizados na zona urbana de Curitiba. Aqueles situados fora da área urbana

¹ A Lei n. 8.629/93, artigo 4º, inciso I, conceitua imóvel rural: “Imóvel rural é o prédio rústico de área contínua, qualquer que seja a sua localização, que se destine ou possa se destinar à exploração agrícola, pecuária, extrativa vegetal, florestal ou agroindustrial”.

dessa cidade ou localizados em cidades vizinhas àquela não foram incluídos na base de dados.

O recorte adotado foi longitudinal (BABBIE, 1998), uma vez que o pesquisador coletou informações sobre hotéis localizados na cidade de Curitiba no período de 1966 a 2008, possibilitando o recorte de seções em que podem ser visualizadas manifestações da dinâmica localizacional da hotelaria em relação à evolução histórica industrial dessa cidade.

A estratégia de pesquisa adotada é quantitativa, e a perspectiva que a fundamenta é a de que todo fenômeno pode ser reduzido a indicadores empíricos que representam a verdade (SALE & BRAZIL, 2004).

Dessa forma, a posição ontológica é a de que há uma realidade objetiva que independe da percepção humana e de que há apenas uma verdade sobre essa realidade (SALE et al., 2002; CRESWELL, 2003). Assim, adota-se uma pesquisa realista e materialista (SPENCER et al., 2003). Do ponto de vista epistemológico, sustenta-se que o investigador e o investigado são entidades independentes, argumentando-se que o investigador é capaz de estudar um fenômeno sem influenciá-lo ou ser por ele influenciado (MORALES, 1995; SALE et al., 2002; SALE & BRAZIL, 2004). Destarte, a verdade é percebida como algo que descreve uma realidade objetiva, separada do observador, que “aguarda” ser por ele descoberta.

Este trabalho foi realizado em três etapas, como mostrado no quadro 1.

Fase 1	<i>Escolha da Fonte de Dados e Preparação da Base de Dados</i>	Dados Secundários	<ul style="list-style-type: none"> • Utilização do Guia 4 Rodas
	<i>Coleta de Informações da Cidade de Curitiba</i>	Dados Secundários	<ul style="list-style-type: none"> • Documentos e bibliografias sobre a evolução histórica industrial e urbanística de Curitiba. • Documentos e bibliografias sobre turismo e hotelaria em Curitiba. • Documentos e bibliografias sobre a internacionalização da cidade de Curitiba.
Fase 2	<i>Análise Estatística</i>	Software SPSS	<ul style="list-style-type: none"> • Análise descritiva.
Fase 3	<i>Confecção de Mapas</i>	Software ArcGis	<ul style="list-style-type: none"> • Análise da Dinâmica da Localização dos Hotéis

QUADRO 1 - FASES DE DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA

Fonte: Elaborado pela autora.

Após a realização dessas fases, foi possível testar as hipóteses, atingir os objetivos e responder aos problemas de pesquisa propostos.

Os dados foram obtidos por meio de documentos, isto é, os Guias 4 Rodas de todos os anos do período de 1966 a 2008. Documento é qualquer registro escrito que possa ser usado como fonte de informação, útil para um processo em andamento ou reconstituição de um período passado (ALVES-MAZZOTI; GEWANDSZNAJDER, 1999).

Creswell (2007) descreve as seguintes vantagens na utilização de documentos: acesso no momento conveniente ao pesquisador, economia de tempo e despesas com transcrição e obtenção da linguagem e palavras dos participantes.

As fontes de documentação têm a vantagem de fornecer dados de eventos passados, necessários para identificar mudanças na dinâmica geográfica da hotelaria, de acordo com a evolução histórica industrial da cidade de Curitiba.

Os dados sobre a cidade de Curitiba foram necessários para a caracterização e contextualização do ambiente, além de possíveis implicações na localização geográfica dos hotéis estudados.

Na primeira fase, foi utilizada a análise de documentos para obter valores necessários para as variáveis em cada hotel estudado.

Na segunda fase, foi utilizada a análise descritiva para caracterizar os aspectos listados para cada hotel, estudando o perfil do setor hoteleiro da cidade de Curitiba. Este tratamento de dados foi efetuado no programa estatístico SPSS.

Na terceira fase, foram elaborados mapas, utilizando o programa SIG Arcgis9xx, tendo sido identificadas a localização espacial dos hotéis bem como as informações referentes a cada um deles na série temporal do presente estudo.

Quanto à base cartográfica, foram utilizados o limite do município de Curitiba, o limite dos bairros e a malha viária urbana. Estas bases foram adquiridas no banco de dados do IBGE e do DNPM (Departamento Nacional de Produção Mineral).

A projeção de referência utilizada para a elaboração dos mapas foi a projeção Geografia com Datum WGS84.

A validação considerada no estudo foi o emparelhamento (*pattern-matching*) que, conforme Laville e Dionne (1999), consiste em associar os dados recolhidos ao referencial teórico.

1.3. Estrutura da Tese

Este capítulo introdutório apresentou o tema, o problema e os objetivos da pesquisa, bem como as justificativas para esta tese.

O segundo capítulo apresenta o referencial teórico da tese, que dá sustentação à proposta de pesquisa, sendo apresentados diversos modelos de localização, desde os clássicos até os modelos mais recentes, embasados nos modelos clássicos de localização. Além disso, o capítulo relata o desenvolvimento econômico e a industrialização, nas perspectivas nacional e paranaense. Por fim, são destacados a cidade de Curitiba, seu planejamento urbano, suas mudanças espaciais e funcionais, sua industrialização e sua internacionalização, enfatizando o turismo e a hotelaria.

O terceiro capítulo formaliza os métodos e instrumentos de pesquisa para comprovar se a dinâmica da localização da hotelaria na cidade de Curitiba no período de 1966 a 2008 foi influenciada pela evolução histórica dessa cidade e do seu entorno, incluindo os procedimentos metodológicos e operacionais adotados no transcorrer deste estudo.

O quarto capítulo apresenta a análise dos dados obtidos no Guia 4 Rodas tanto em forma de tabelas, gráficos e análises estatísticas quanto em forma de mapas. Nesse capítulo, são discutidos a aplicação do modelo de evolução histórica de Burtenshaw, Bateman e Ashworth (1981), do modelo de cidade turístico-histórica de Ashworth e Tunbridge (2000) e o modelo de Hierarquia da localização dos hotéis de Egan e Nield (2000).

O quinto capítulo ilustra as considerações finais identificadas a partir da análise dos dados e dos modelos, resposta às hipóteses, bem como as limitações da pesquisa e sugestões para trabalhos futuros sobre esse tema. Por fim, são apresentadas as bibliografias consultadas que deram suporte a esta tese.

2. COMPREENDENDO OS MODELOS DE LOCALIZAÇÃO DE HOTÉIS E A CIDADE DE CURITIBA

Este capítulo apresenta os modelos de localização que formaram o escopo teórico dessa tese. O capítulo é caracterizado pela apresentação sintética dos modelos clássicos de localização e dos seus modelos derivados, bem como dos modelos de evolução histórica de Asworth e Tunbridge (2000), o de Egan e Nield (2000) de hierarquização espacial dos hotéis adotado nesse trabalho, e o modelo de Burtenshaw, Bateman e Ashworth (1981) de localização dos hotéis. Outra seção aborda a urbanização, o planejamento urbano, desenvolvimento econômico e industrialização no Brasil e em Curitiba, além do conceito de turismo, de hotelaria, e o perfil do turismo no Brasil e Paraná.

2.1. Modelos de Localização

O primeiro estudo sistemático sobre estrutura espacial do turismo em cidades multifuncionais está no capítulo dedicado à ‘cidade turística’ no livro de Burtenshaw et. al. (1981) sobre cidades do oeste europeu.

A modelagem da localização dos hotéis é importante no que tange à geografia e ao turismo, pelo fato de os hotéis serem os únicos produtos urbanos de turismo, cujos turistas são virtualmente os consumidores exclusivos, além de serem, de várias formas, os componentes mais representativos do turismo nas cidades (JANSEN-VERBECKE, 1986).

Os modelos desenvolvidos que buscam explicar a localização intraurbana de hotéis nas cidades podem ser divididos em duas categorias:

- a) Aqueles fundamentados na evolução histórica da cidade, mas também, e talvez, sobretudo, no desenvolvimento da tecnologia de transporte (BURTENSCHAW, BATEMAN E ASHWORTH, 1981; RITTER, 1986; ASHWORTH, 1989); e
- b) Aqueles baseados nos modelos tradicionais do uso da terra (YOKENO, 1968; EGAN e NIELD; 2000).

Os modelos de localização intraurbana de hotéis tomam como base os modelos clássicos de uso da terra. O modelo de evolução histórica aplicado a cidades médias

europeias foi adotado nesse estudo pela carência de modelos aplicáveis à realidade das cidades brasileiras. Alguns elementos existentes nas cidades são os mesmos, independentemente do tamanho da cidade, e entre eles podemos citar: centro histórico, *central business district*, vias de acesso, bairros e zonas. Foi com esse pensamento que se optou pelos modelos abordados a seguir.

2.1.1. Modelos Clássicos de Uso da Terra

Modelos de uso da terra começaram a ser sistematicamente estudados a partir do século XIX e contribuíram para o entendimento da organização espacial da economia. As cidades desempenham várias funções, entre as quais troca, vida cultural, informação e poder podem ser consideradas funções essenciais (CLARK, 1985).

Na época da economia pré-industrial, a orientação era servir as necessidades da agricultura e por esse fato as localidades preferidas para estabelecer um povoamento eram os lugares que combinavam condições de segurança e acessibilidade a outros mercados, sendo que o mesmo acabou ocorrendo na escolha do estabelecimento de manufaturas.

No quadro 2 são apresentados os modelos clássicos e outros baseados nos modelos clássicos que buscavam explicar o desenvolvimento das cidades como centros de serviços ou centros industriais.

Cidades como centros de serviço	Von Thünen (1826), Christaller (1933)
Cidades como centro de manufatura	Weber (1909), Hoover (1948), Lösch (1954), Greenhut (1956), Isard (1956)
Cidades como centros gerenciais	Thorngren (1970), Tornqvist (1970), Warneryd (1968), Goddard (1973)
Cidades como sistemas urbanos	Henderson (1974)

QUADRO 2 - PRINCIPAIS CONTRIBUIÇÕES TEÓRICAS SOBRE USO DA TERRA

Fonte: adapto de Badri (2007).

Apesar de não terem sido utilizados nesta tese, os modelos clássicos (Von Thünen, Christaller e Weber), bem como os modelos de Isard e Alonso, formam a fundamentação dos modelos aplicados na análise dos dados deste estudo e, por isso, são relatados sucintamente a seguir.

2.1.1.1. Modelo de Von Thünen

Von Thünen (1826) desenvolveu um modelo analítico de relacionamentos entre mercado, produção e distância. Para o autor, o custo do transporte de produtos agrícolas ao mercado central determinava o uso da terra ao redor da cidade. As atividades mais produtivas competem pela terra mais próxima do mercado. O modelo de Von Thünen baseia-se em premissas que refletem as condições agrícolas existentes ao redor da cidade do início do século IXX, são elas:

- Isolamento: existe um mercado isolado em um estado isolado, não havendo interação (negociações) com o exterior.
- Características da terra ilimitada dotada de recursos uniformes: a terra ao redor do mercado é baixa e a fertilidade uniforme.
- Transportes: assume que não há infraestrutura de transporte. Os fazendeiros levam suas mercadorias ao mercado com carroças ou cavalo. O custo do transporte depende do tipo de commodity que está sendo transportada bem como da distância envolvida.

É difícil estabelecer uma relação entre o uso da terra agrícola e o mercado nos dias atuais, existindo, porém, uma forte relação entre o sistema de transportes e o uso da terra agricultável em uma determinada região.

Esse modelo teve um importante renascimento na década de 1960 através do trabalho de Alonso (1964), que adaptou o modelo para explicar a distribuição das atividades urbanas no entorno do lugar central. Para o autor, a alocação das atividades econômicas no entorno desse lugar central vai ocorrer de modo que os custos combinados de produção e transporte de uma dada oferta de bens possam ser minimizados (FUJITA, 1999). Esse modelo será aprofundado adiante.

Existe, por sua vez, um *trade-off* entre distância e renda fundiária. A lógica alocativa é que as atividades mais lucrativas e com maior custo unitário de transporte se localizam em anéis mais próximos do centro, enquanto aquelas menos lucrativas se deslocam para anéis mais distantes.

A competição pela melhor localização leva à captura do lucro diferencial pelos proprietários de solo na forma de renda fundiária, que, no caso das atividades desenvolvidas nas cidades, é tipicamente urbana.

2.1.1.2. Modelo de Christaller

O modelo da Teoria dos Lugares Centrais é explicado utilizando formas geométricas (figura 2) como hexágonos e triângulos. E o espaço organizado em torno de um núcleo urbano principal é denominado de “lugar central”, existindo em seu entorno as regiões complementares, que têm uma relação de codependência com o núcleo urbano principal, por este ser o que oferta a maior quantidade de bens e serviços.

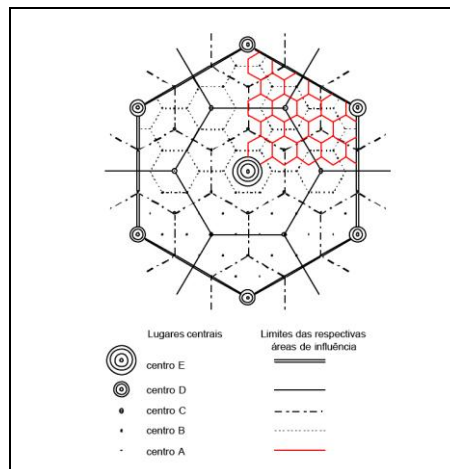


FIGURA 2 – OS LUGARES CENTRAIS E RESPECTIVAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA, SEGUNDO CHRISTALLER

Fonte: Ramos (2000 p. 31).

Os conceitos-chave para o entendimento da Teoria dos Lugares Centrais são dois: o primeiro, denominado “limite crítico”, é definido pelo nível da demanda mínima necessário para estimular a oferta de um determinado bem ou serviço, refletindo as economias de escala na prestação do serviço e as economias urbanas de aglomeração; e o segundo, denominado “alcance”, pode ser entendido como a distância máxima que se está disposto a percorrer para o usufruto do bem ou serviço, variando de acordo com a complexidade do mesmo.

2.1.1.3. Modelo de Weber

Weber (1929) desenvolveu seu modelo a partir da premissa de que as características locais definem a viabilidade ou a inviabilidade para um investimento. Tal como Cantillon (2002 [1755]), teve a preocupação com o custo do transporte em seu trabalho buscando determinar qual a melhor localização – o ponto ótimo – para que as indústrias pudessem minimizar seu custo de operação.

Além disso, Weber procurou definir a economia de custo que qualquer tipo de indústria poderia obter ao escolher uma ou outra determinada localização, especialmente em relação aos custos de transporte das matérias-primas e dos deslocamentos da mão de obra.

Pelo triângulo locacional, o autor determinou o ponto de custo mínimo em sua análise, de forma simplificada, tendo buscado um ponto em comum de consumo e dois depósitos de matérias-primas (ANDRADE, GOMES, SANTOS, LIMA, 2007).

Existem dois conceitos no modelo de Weber que são importantes de ser mencionados: o primeiro é o conceito de fator aglomerativo e desaglomerativo. O fator aglomerativo dá a informação para a empresa (depósito) do ganho com a redução de custos que a sua localização proporciona próxima e outras empresas do mesmo ramo de atividade, e o fator desaglomerativo indica a redução de despesas que ela obtém devido à sua distância das outras indústrias já instaladas. O segundo conceito é o fator locacional, que é o fornecimento de matérias-primas para a empresa ou indústria advinda de lugares diferentes. O ponto de equilíbrio das três forças é aquele capaz de proporcionar o menor custo para a empresa.

2.1.2. Modelos de Localização Baseados nos Modelos Clássicos

Os modelos clássicos inspiraram diversos autores a aplicar ou aprimorar os estudos, que contribuíram para a compreensão da análise da organização espacial urbana.

Para Spinola (2003), o debate teórico sobre a questão locacional pode ser dividido em duas correntes. Uma que considerava os mercados como puntiformes – os consumidores se concentrariam em pontos discretos do espaço geográfico (uma abordagem estática por não levar em conta a interdependência locacional e focar o mercado sob o regime de concorrência perfeita, sendo os contributos mais relevantes dessa corrente Von Thünen, Christaller e Weber); e outra que considerava os consumidores dispersos em áreas de mercado de diversos tamanhos (uma abordagem de caráter dinâmico, pois considera a interdependência locacional e aborda o mercado sob a ótica da concorrência imperfeita, sendo os contributos mais relevantes dessa corrente Lösch, Hotelling, Palander, Hoyt e Isard).

2.1.2.1. Modelo de Isard

O Modelo Gravitacional de Isard (1972) visa a definir a área de influência dos principais polos econômicos de um macroespaço geográfico, em geral definido como um país. Permite a definição de um esboço da área de interação de um polo, levando em conta o poder de atração determinado positivamente pela intensidade das trocas e negativamente pela distância geográfica, refletida economicamente no custo de transporte por unidade do produto transportado.

Isard (op.cit.) teve o mérito de integrar as aportações da escola dos geógrafos alemães à questão espacial com a análise microeconômica da minimização de custos ou da maximização do lucro.

De acordo com Krugman (1995), a obra de Isard (1972) foi um esforço de sintetizar as teorias de Von Thünen, Christaller, Weber e Lösch, seu modelo ilustra que alguns usos urbanos de terra são orientados ao longo dos maiores eixos de transporte, enquanto outros, notadamente industriais e comerciais, são localizados em núcleos que

alcançam tanto a economia de escala quanto a aglomeração. O uso urbano de terra, de acordo com Isard, é uma sobreposição de diferentes efeitos do transporte, sendo eles setoriais, em zona ou nucleares.

2.1.2.2. Modelo de Alonso

Os trabalhos de Alonso (1964), Murth (1969) e Evans (1973), entre outros, são inspirados na corrente econômica "urban land economics", que procura explicar a estrutura dos valores do solo urbano, permitindo explicar a sucessão de atividades no espaço e a localização residencial das diferentes classes sociais na cidade, dando grande ênfase aos transportes e ao efeito da distância.

Alonso (1964) adapta a teoria de Von Thünen e a aplica para identificar o problema existente dos padrões do uso da terra intraurbana para o comércio. Procedimento em si ortodoxo, mas com contribuições importantes, direcionando a atenção para: (1) a distribuição dos usos do solo residencial, nomeadamente para diferentes níveis de qualidade de uso residencial (cortiços, vilas suburbanas etc.); (2) o fato de estabelecer as posições relativas de usos do solo ser importante também considerar o tamanho exigido dos lotes (CHISHOLM, 1967)

A Teoria do Equilíbrio Espacial (*Bid-Rent*) de Alonso ocupa-se na compreensão da ocupação do solo urbano a partir de áreas residenciais, industriais, comerciais e administrativas e é tida como economia neoclássica, que é um momento da economia em que se desenvolvem teorias explicativas das estruturas espaciais e da localização residencial.

O foco principal desta abordagem são as vantagens comparativas de localização, que resultam da substituição do custo do solo pelos custos de acessibilidade.

O valor do solo apresenta-se como a principal força centrífuga, que leva à crescente descentralização das várias atividades, particularmente da habitação, a partir do centro da cidade, associado ao sistema de transportes, inicialmente com o transporte ferroviário e rodoviário público e, mais tarde, com o transporte individual

(automóvel), o qual permite uma maior mobilidade, particularmente, para as classes sociais com maior poder econômico.

2.1.3. Modelo de Evolução Histórica

As cidades modernas têm alto nível de diferenciação interna. Os bairros e zonas são distinguíveis quanto à sua aparência física e aspectos humanos e culturais. De acordo com Clark (1985:181), “a existência de padrões sociais e residenciais similares sugere que a estrutura urbana está determinada por um número de princípios gerais de uso do solo e localização”. Para ele, a identificação dos padrões e processos internos e a sua explicação são os principais temas das pesquisas de Geografia Urbana.

Mumford (1998: 39), em sua visão de historiador, afirma que: “a invenção de formas tais como o registro escrito, a biblioteca, o arquivo, a escola e as universidades constitui um dos feitos mais antigos e mais característicos da cidade”.

Os padrões sociais presentes no uso do solo afirmado por Clark (1985) são colocados por Mumford (op. cit.) como “formas”.

Asworth e Turnbridge (2000) propuseram um modelo histórico para cidades médias da Europa Ocidental e concordavam com Ritter (1985) sobre a existência da localização concentrada de alguns hotéis, porém os autores identificaram outras concentrações adicionais às de Ritter (op. cit.).

Para Asworth e Turnbridge (op.cit.), a cidade histórico-turística é, ou pode ser vista como:

- Ambas como forma e função. É um tipo particular de morfologia urbana, mas também, e cada vez mais, uma atividade urbana.
- Ambas como um tipo de cidade particular e uma região morfológico-funcional especializada dentro de uma cidade.
- Ambas com um uso particular de história como um recurso de turismo e um uso de turismo como um meio de apoiar a manutenção dos artefatos do passado e justificar a atenção da historicidade das cidades.

O material básico de uma cidade histórica é composto, principalmente, das formas urbanas do passado que sobreviveram à cidade contemporânea, é essencialmente um produto do tempo e do lugar daqueles que a criaram e que, continuamente, continuam a moldá-la (ASWORTH e TUNBRIDGE, 2000).

O modelo histórico-turístico de cidade é derivado de uma conjunção de conceitos e foi construído da sobreposição de padrões espaciais de cidades históricas e turísticas dentro do contexto mais amplo de outras funções urbanas. O modelo resultante dessas sobreposições pode ser observado na figura 3, na qual, segundo Asworth e Tunbridge (2000), a fase três representa a situação ideal de pleno desenvolvimento em que a cidade histórica, a cidade turística e o CBD (*central business district*) estão parcialmente sobrepostos. Esse modelo é o resultado do deslocamento de algumas funções da área central de comércio para fora da cidade original conservada, que pode ocorrer antes ou depois de sua conservação, a cidade turística se expandindo sobre a parte histórica da cidade e a moderna área de negócios (ASHWORTH, TUNBRIDGE, 2000).

Para os autores, a cidade histórico-turística pode ser definida como uma área de sobreposição, em que a parte histórica da cidade é utilizada para a realização do turismo, e as atrações primárias e serviços de suporte são pano de fundo para o prazer e deleite dos visitantes não turistas.

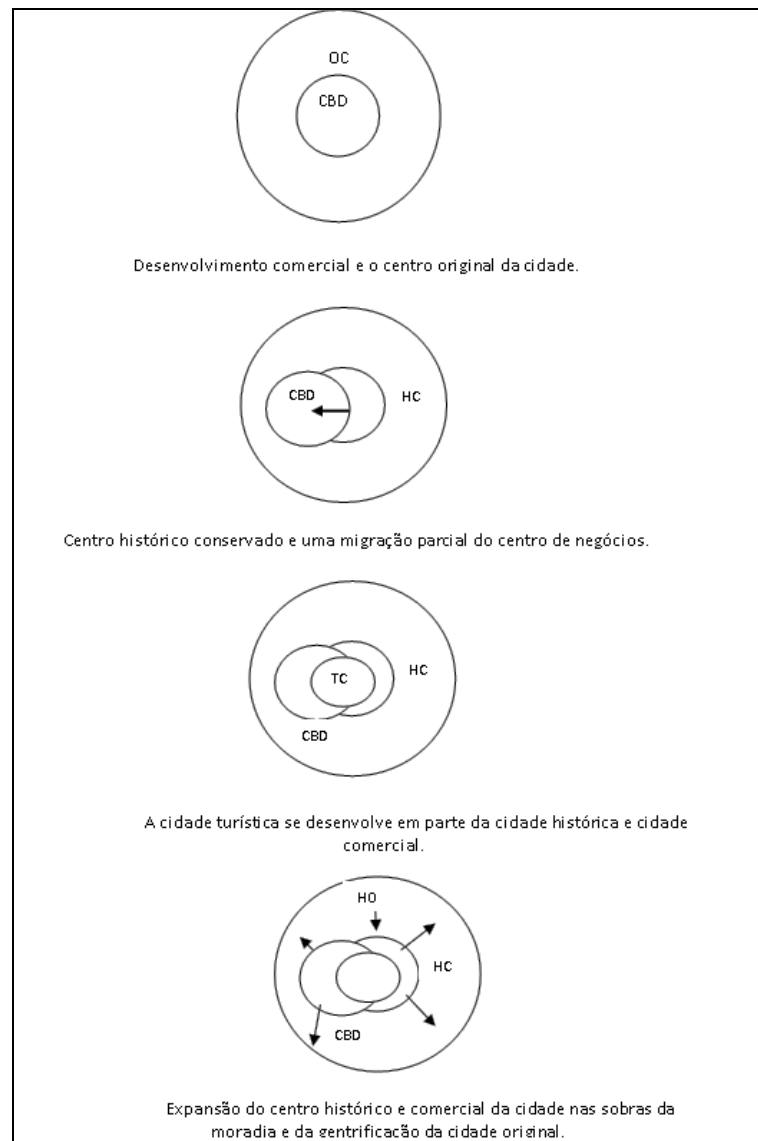


FIGURA 3 - MODELO DE CIDADE HISTÓRICA/ TURÍSTICA

Fonte: Ashworth; Tunbridge (2000, p. 86).

Ashworth e Tunbridge (2000) concordam com Ritter (1985) sobre a localização de alguns clusters de hotéis; contudo, Ashworth e Tunbridge (op.cit.) também identificaram outros clusters adicionais, sendo classificados seis clusters chave, distintos por diferentes tipos de hotéis. Ashworth e Thumbridge (id.) apontam, além do desenvolvimento da tecnologia dos transportes para a relevância dos fatores, acesso a terra, seu valor, condição ambiental, continuidade histórica e, mais recentemente, políticas de uso da terra.

2.1.4. Modelo de Localização de Hotéis

Durante sua investigação sobre a distribuição dos hotéis em Nuremberg, na Alemanha, Ritter (1986) propôs um modelo histórico para o desenvolvimento de centros turísticos em áreas urbanas. O autor baseou seu modelo na análise da distribuição dos hotéis em Nuremberg a partir do início do século XIX em diante. Segundo Ritter (op.cit.), em cada período determinado, a localização dos hotéis da cidade foi determinada principalmente pela forma dominante de tecnologia de transporte da época. Assim, antes do aparecimento das estradas de ferro, os hotéis eram concentrados ao longo da beira-mar (ou à beira da água), em cidades existentes ao longo de rios, lagos ou do mar, ou localizados no centro da cidade ou próximo às portas da cidade, no caso de cidades muradas.

A chegada das ferrovias significou que os hotéis tendiam a se localizar próximos às estações de trem. Esse período durou até a chegada dos automóveis que levou ao declínio da concentração de hotéis próximos à estação de trem. O carro, onipresente, rapidamente incentivou a construção de grandes hotéis na periferia da cidade, próximo ao anel rodoviário da cidade e com fácil acesso rodoviário ao centro da cidade.

Ritter (1986), contudo, falhou ao apontar para a existência de um recente cluster de hotéis, que surgiram seguindo o recente e substancial aumento no tráfego aéreo internacional: hotéis localizados ao longo dos principais aeroportos internacionais.

Burtenshaw; Bateman e Ashworth (1981) afirmam que a localização tradicional para os hotéis é ser uma parte integrante do CBD (*Central Business District*) e com certa proximidade com as atrações históricas e comerciais da cidade e que esse padrão é encontrado em muitas cidades pequenas e médias (como, por exemplo, Nuremberg, descrita por Ritter (op.cit.)). A tendência de os hotéis se tornarem maiores em resposta às mudanças na economia da indústria e aos altos custos de expansão em áreas no centro da cidade, juntamente com as mudanças no modelo do curso de visitantes incentivam a migração dos empreendimentos para novos locais onde os terrenos são mais baratos e têm melhor acessibilidade (Ashworth, 1989). Esse não é um processo recente, Gutierrez (1977) verificou esse padrão em Madri e Ritter (1985), em Colômbia.

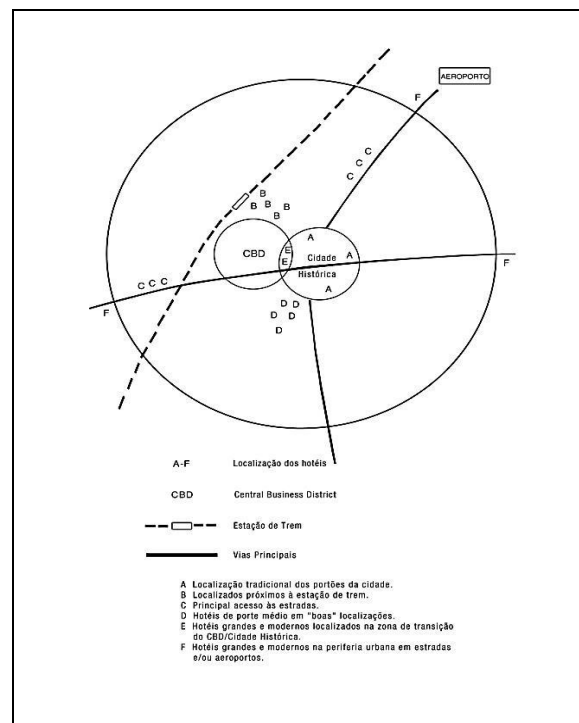


FIGURA 4 - MODELO DE LOCALIZAÇÃO DE HOTÉIS DE BURTENSHAW, BATEMAN E ASHWORTH
 Fonte: Burtenshaw, Bateman e Ashworth (1981: 207).

Os autores concordam com Ritter (op.cit) quando afirmam que os terminais de transporte de massa (ferroviária) foram muito importantes para as cidades no século XIX e que os hotéis se localizavam próximos a eles e, segundo Burtenshaw; Bateman e Ashworth (op. cit.), mais tarde, esse papel ficou com as estradas de acesso à cidade (figura 4).

Para os autores acomodações para visitantes/turistas não são iguais quanto à qualidade, porém são homogêneas quanto à função, e essas diferenças levam a distintas variações de localização dentro da cidade. Em particular, os pequenos hotéis e pensões normalmente formam um bloco fora, mas próximo do núcleo histórico. Afirmando que em muitos casos os recursos de acomodações da cidade estão distantes dos atrativos principais, e essa distância entre os dois tende a aumentar como resultado da política de planejamento. Este fato, por sua vez, acaba levando a problemas de tráfego para a circulação de visitantes por ônibus dos hotéis para os atrativos e dentro da cidade, trazendo problemas de congestionamento em torno dos locais chave da cidade.

2.1.5. Modelo da Hierarquia da localização dos hotéis de Egan e Nield

Egan e Nield (2000), na busca de um modelo de localização intraurbana de hotéis, partiram do pressuposto de que dentro das cidades é possível identificar uma hierarquia de hotéis baseada na localização. A figura 5 fornece uma aproximação de uma provável hierarquia. Os autores identificaram os seguintes níveis:

- 1) Hotéis de luxo (4 ou 5 estrelas, localizados no centro da cidade)
- 2) Hotéis econômicos do tipo A (normalmente prédios convertidos, localizados no limite do centro da cidade, direcionados tanto para gerentes de empresas médias como para turistas)
- 3) Hotéis de negócio (três estrelas, localizados nos subúrbios)
- 4) Hotéis econômicos do tipo B e hotéis de negócio três estrelas (localizados nos limites da cidade e nos entroncamentos de estradas)

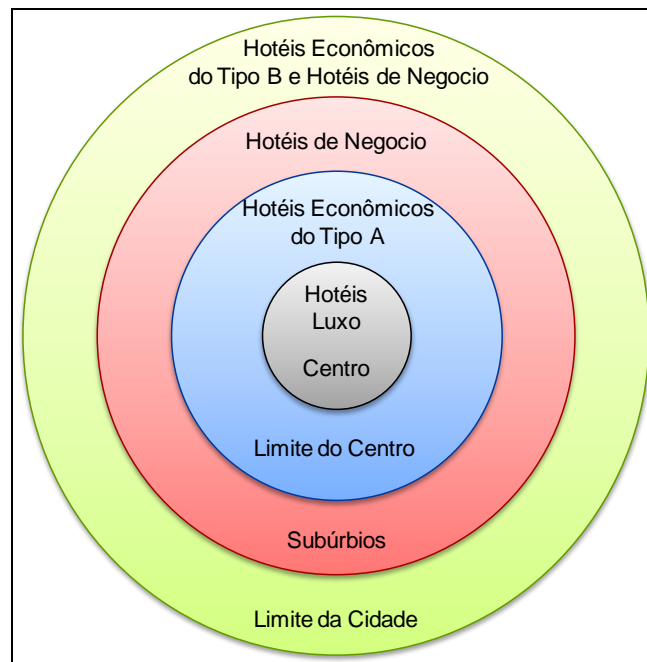


FIGURA 5 - HIERARQUIA ESPACIAL DOS TIPOS DE HOTÉIS DA GRÃ BRETANHA
Fonte: Egan, Nield (2000).

Para eles, esse modelo deve ser capaz de prever a localização de novos hotéis nestes setores e não simplesmente estar na natureza de um registro histórico, pois com o aumento do potencial para hotéis econômicos e a aquisição de cadeias de hotéis por novos grupos na Grã Bretanha, mudanças na localização de empreendimentos estão ocorrendo e hotéis econômicos estão se dirigindo para o centro das cidades inglesas ao invés da localização em beira de estradas.

Os processos de novas construções bem como tematização e padronização das marcas iluminam a importância da localização.

Mintel (1998) considera os fatores de localização como talvez os mais distintos na formação do mercado de hotéis, embora esse aspecto seja considerado quanto à questão interurbana, com hotéis classificados de acordo com as seguintes localizações: Londres, resorts localizados na costa, locais urbanos fora de Londres, rotas de transporte e locais rurais.

Segundo Egan e Nield (2000), existe pouca pesquisa significativa referente à localização intraurbana, embora os resultados apresentados sugiram que isso é um fator importante. Por exemplo, o *Inter-Continental Group* afirma que o único critério espacial para seus hotéis de luxo é a localização no centro da cidade, e tais hotéis atendem a pessoas ricas. Sua marca três estrelas, Fórum, é focada no gerente médio, e o critério espacial é uma localização fora do centro da cidade, onde o grupo pode relacionar necessidades/preço de acordo com os viajantes.

O *Hilton Group* apresenta um padrão similar com sua marca National, focada em viajantes 'comuns' de negócio. Seus hotéis estão localizados próximos a rodovias e possuem qualidade três estrelas, apresentando menores custos.

No modelo de localização intraurbana de hotéis, Egan e Nield (id.) adotaram a tradicional perspectiva econômica neoclássica, a qual enfatiza o papel da acessibilidade e o valor do aluguel para determinar o uso da terra via processo de licitação competitiva. O modelo é baseado no equilíbrio parcial da abordagem *bid-rent*, figura 6, desenvolvida por Alonso (1964), entre outros economistas, na década de sessenta.

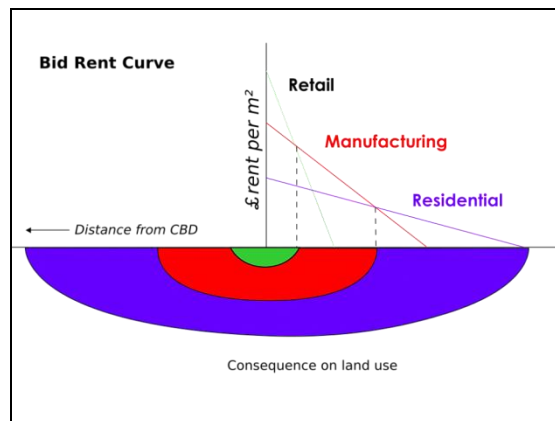


FIGURA 6 - CURVA DA ABORDAGEM *BID-RENT*

Fonte: <http://year12geo-matthew.blogspot.com/2008/08/urban-structure-sector-theory.html>

Utilizadores da terra competem para terem o espaço mais acessível dentro dos distritos de negócio central. A quantia que eles estão dispostos a pagar é chamada de *bid rent*. O resultado é um padrão concêntrico de anéis de utilização da terra. De acordo com essa teoria, casas e edifícios mais pobres estarão nas periferias da cidade, pois este é o único lugar para o qual podem dispor de recursos financeiros para ocupar. Contudo, isso raramente se aplica atualmente, pois muitas pessoas preferem se mudar para os limites da cidade, onde compram maior quantidade de terreno com a mesma quantidade de dinheiro, em detrimento de estarem próximas ao centro da cidade.

Egan e Nield (2000), contudo, enfatizam que o problema da abordagem *bid rent* é baseada numa tautologia. Embora isso possa ser assunto de debates teóricos, os autores escolheram adotar uma abordagem pragmática para observar a curva Custo Localização-Distância como um indicador da real mudança gradual do valor da terra. Obviamente, a forma real dessa mudança irá variar de cidade para cidade, dependendo de um conjunto de fatores socioeconômicos que ocorrem em um contexto histórico.

No caso de hotéis urbanos, provavelmente seus lucros tendem a cair à medida que se distanciam do centro – embora isso represente algo de simplificação. Se nós assumirmos que custos de não-terra são constantes ao longo do tempo, então, os lucros potenciais deveriam determinar o potencial máximo das ofertas por terra dentro de uma área urbana.

A diferença locacional para as diferentes categorias de Hotéis segundo os autores:

Hotéis de Luxo

Parece que hotéis de luxo preferem uma localização central, refletindo a escolha dos seus principais grupos de clientes, turistas ricos e turistas ricos de negócios. A competição tende ser mais alta neste setor, sendo que locais pobres serão refletidos em termos de baixa demanda e tarifas mais baixas de quarto. Em termos de localização no centro da cidade, parece que na prática as atividades de varejo têm maior e mais íngreme curva de *bid rent* e estão prontas a sobrepor os hotéis nos principais locais, empurrando-os para o limite das principais áreas de compras. O poder de licitação de usuários individuais de terra reflete a importância da localização como um gerador de renda, sugerindo que, dentro da hierarquia dos usos da terra, hotéis de luxo situam-se abaixo do varejo e dos escritórios de negócio. Embora localizações centrais sejam de suma importância, particularmente no caso dos hotéis cinco estrelas, revendedores não podem ser substituídos.

Hotéis Econômicos do Tipo A

Geralmente são edifícios adaptados e o mercado é representado por turistas e viajantes de negócio de empresas de médio porte. Novamente, uma posição central é desejável, mas a demanda de mercado não fornece renda potencial suficiente para substituir outros usuários de locais centrais. Nos anos recentes, a disponibilidade de conjunto de escritórios abandonados e obsoletos, a disponibilidade de vários subsídios e direitos e a existência de um planejamento favorável incentivaram a conversão do edifício existente de ações em locais secundários na periferia da cidade centro.

A figura 7 ilustra esta situação, em que a curva brc_y representa a curva *bid-rent* para um hotel econômico do tipo A.

Por causa do excesso de conjuntos de escritórios nestas localidades, diferentes situações emergem. Pelo fato das localizações serem frequentemente inapropriadas para diversos usos, existe uma competição muito limitada, pois os grupos que utilizam hotéis econômicos podem substituir outros usuários potenciais. Isso reflete o alto custo

da demolição e a limpeza do local em locais secundários durante uma era de excesso de espaços de escritório. Isso demonstra a natureza dinâmica do mercado de terra.

Hotéis Econômicos do Tipo B

O terceiro grupo de hotéis é destinado principalmente a turistas e viajantes de negócios que se utilizam da rede rodoviária. A demanda do mercado é tal que os grupos que operam estes hotéis são incapazes de atrair os clientes que se utilizam de alojamento no centro da cidade ou na sua borda, e são, portanto, forçados a se localizar nas bordas da cidade, refletindo a preferência de seus clientes.

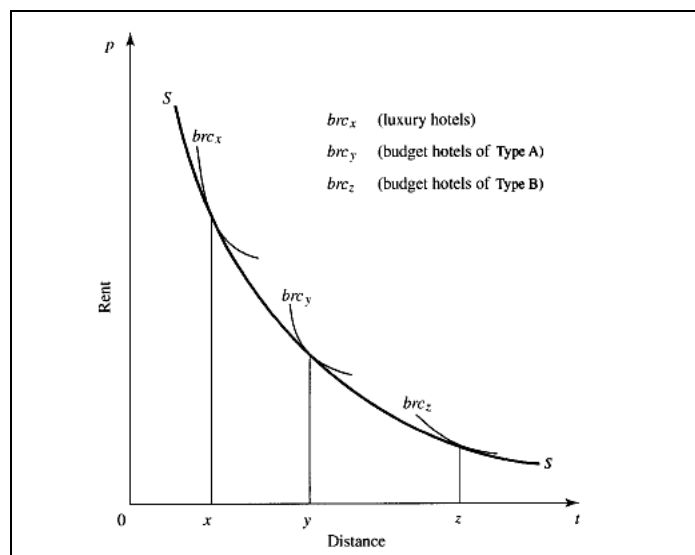


FIGURA 7 - A LOCALIZAÇÃO ÓTIMA DE HOTÉIS SEGUNDO EGAN E NIELD
Fonte: Egan e Nield (2000 p. 619).

Na figura 7, a curva brc_z representa a curva *bid-rent* para um hotel econômico do Tipo B. O baixo custo da terra resulta em valores de diárias baixos, segundo os autores, o que é atrativo para o mercado de turistas.

Os modelos clássicos serviram de base para outros modelos criados ao longo dos anos, os modelos se aprimoraram ou são estudados em um determinado viés, como é o caso da hotelaria.

Para Egan e Nield (op.cit.), para entender a hierarquia espacial dos hotéis localizados em áreas urbanas, é importante voltar aos fundamentos da economia urbana e, em particular, à natureza do mercado de terras urbanas. Um ponto de partida útil é considerar o que muitas vezes é referido como a natureza específica do solo

urbano. Kivell (1993:13) observa que a terra é diferente da maioria dos outros produtos envolvidos no processo de produção porque possui um número complexo e único de características. Kivell (op.cit) sugere os seguintes características como sendo importantes:

- (1) Oferta fixa: a terra é fixa, embora, em termos de uso particular, a oferta possa mudar o preço desse recurso quando a terra está longe de outros concorrentes.
- (2) Abastecimento sem Custo: muitas vezes a terra referida como um presente da natureza. Para colocar a terra em uso, porém, normalmente se exige algum investimento de capital significativo na forma de infraestrutura.
- (3) Exclusividade: cada lote de terra é único em termos de tamanho, configuração, características físicas e localização. Não pode, portanto, ser substituído.
- (4) Imobilidade: como já mencionado, a terra é fixa, não é possível removê-la, de forma que a localização é comprada em conjunto com o acesso à infraestrutura.
- (5) Permanência: terra, estando em uma determinada localização no espaço, é a única permanente, na medida em que não pode ser modificada.

Essas cinco características, junto com fatores legais, sociais e políticos, bem como com um número de outros fatores não econômicos como prestígio, simbolismo e valores sociais, quando combinadas com as influências históricas, inércia e o dinamismo natural do sistema urbano, resultam em uma série de inter-relações complexas que formam a base da estrutura do uso da terra urbana (EGAN;NIELD, 2000).

Para os autores, a maioria dos modelos urbanos de uso da terra tendem a assumir que os fatores referentes à demanda são mais importantes que os fatores da oferta pelas razões anteriormente descritas. Assumem que a oferta é inelástica e que a demanda determina o preço, o que faz com que o uso da terra urbana reflita a demanda por um determinado local.

Para os autores, o modelo *bid-rent* representa um desenvolvimento do modelo de uso da terra agrícola de von Thunen (1826), que foi aplicado em um contexto urbano por Isard (1956) e aperfeiçoado por Alonso (1964) para o conceito de função *bid-rent*, tendo sido esta a abordagem adotada por Egan e Nield (op.cit.) para explicar a localização dos hotéis.

É importante destacar o fato de que na abordagem de Alonso (op.cit.) há uma preocupação com o equilíbrio parcial. Em contrapartida, a “nova economia urbana”, desenvolvida na década de 1970, é baseada em uma abordagem de equilíbrio geral (RICHARDSON; 1978). Os autores utilizam uma abordagem parcial, com todas as suas limitações, por considerarem ser uma ferramenta útil para analisar o comportamento de atividades como hotéis, que exibem uma hierarquia espacial do uso da terra.

No modelo de Alonso, o problema foi concebido quanto à decisão de localização enfrentada por uma família ou empresa referente à função aluguel/distância. Como o gradiente de alugar é exógeno ao modelo, ele é uma das principais lacunas na explicação da forma urbana. No entanto, do ponto de vista de uma determinada firma (ou seja, um hotel), isto reflete o contexto do processo de tomada de decisão. O modelo de Alonso é baseado na suposição de uma cidade monocêntrica que fica em uma planície inexpressiva e de que o transporte é possível em todas as direções. Todos os empregos urbanos existem no Centro da cidade e todos os alimentos estão disponíveis somente naquele local, sendo o mercado de terras competitivo e livre de constrangimentos institucionais e outras distorções. Estes pressupostos possibilitaram a localização das residências, a principal preocupação do modelo de Alonso, podendo assim ser analisado no espaço de uma dimensão em termos de custo de deslocamentos de residência para o centro da cidade. O conceito de *bid-rent* é, contudo, aplicável aos estabelecimentos não-residenciais tais como hotéis.

Para verificar a aplicação desses modelos em Curitiba, é preciso entender a cidade, a urbanização e o impacto da industrialização na urbanização brasileira para posteriormente entrarmos no objeto de estudo, que é a cidade de Curitiba e a sua hotelaria.

2.2. O Tempo Refletido na Cidade

Este tópico apresenta a cidade, ambiente construído e modificado pelos processos sociais e que devido ao seu crescimento precisou de intervenções que acabaram se sistematizando no planejamento urbano.

São abordados o desenvolvimento econômico brasileiro e a urbanização pelo fato de esses processos terem ocorrido concomitantemente com a industrialização brasileira.

2.2.1. A Cidade

Pode-se afirmar que a cidade é um ambiente modificado, alterado, construído que faz com que o Homem esqueça o ambiente natural onde conviveu e onde a civilização se desenvolveu por milhares de anos. O ambiente modificado transformou o homem; ou ele foi se transformando à medida que o ambiente urbano foi se edificando.

Beaujeu-Garnier (1997) reforçam esse posicionamento quando afirmam que o traçado e o ambiente urbano exercem influência nos seus habitantes, podendo transformá-los pouco a pouco pelas suas exigências em alimentação matérias-primas, comércio e serviços. A cidade desempenha papel importante nas atividades internas e periféricas. Para a autora, existe uma inter-relação devido ao fato de o homem utilizar e moldar a cidade, sendo a recíproca também igualmente verdadeira.

Harvey (apud CORRÊA,1997) afirma que a cidade pode ser considerada uma forma concreta de expressão dos processos sociais na forma de ambiente físico construído sobre o espaço geográfico, tanto que, para Webber (1921 apud SOUZA, 2003), a cidade é “primordialmente e essencialmente” um local de mercado onde se dá um intercâmbio regular de mercadorias, confirmando a colocação de Harvey (op.cit) e acrescentando uma visão economicista das relações existentes. Christaller (apud SOUZA, 2003) introduziu o conceito de “localidade central”, extrapolando as relações sociais e econômicas de um único local, estendendo-a a outras localidades.

Para o autor, toda a cidade é,

do ponto de vista geoeconômico, isto é, das atividades econômicas vistas a partir de uma perspectiva espacial, uma localidade central, de nível maior ou menor de acordo com a sua centralidade - ou seja, de acordo com a quantidade de bens e serviços que ela oferta, e que fazem com que ela atraia compradores apenas das redondezas, de uma região inteira ou, mesmo, de acordo com o nível de sofisticação do bem ou serviço, do país inteiro e até de outros países. (p.25)

Se, como apresentado anteriormente, a cidade é o molde e o reflexo de sua sociedade e vice-versa, seu crescimento, destaque e importância também são reflexo de sua sociedade.

Uma cidade é um núcleo urbano, e o estudo do espaço urbano, para Corrêa (1995), interessa a todos os habitantes da cidade. O espaço de uma cidade capitalista constitui-se nos diferentes usos da terra justapostos entre si.

Para o autor, diferentemente da visão geoeconômica, os diferentes usos da terra definem as áreas urbanas, tais como o centro da cidade, áreas industriais e áreas residenciais e que, essas áreas, ao mesmo tempo em que são fragmentadas, são articuladas, fatos que refletem a sociedade e, como a sociedade é dinâmica, isso acaba se refletindo no espaço urbano, tornando-o mutável, de forma complexa e com ritmos e naturezas diferenciados. O autor afirma ainda que as transformações do espaço urbano capitalista são produtos sociais, resultado de ações acumuladas através do tempo e produzidas por agentes que consomem e utilizam o espaço. Para Souza (2003), além do consumo e uso do espaço, existe ainda o fator da mudança temporal que também acaba por alterar o nível de urbanização, o autor coloca que o,

[...] grau de urbanização do planeta como um todo tem, também, crescido sem cessar: estimativas apontam o percentual da população mundial vivendo em núcleos com mais de 5.000 habitantes [...] como sendo de 3% em 1800 [...] 13% e 14% em 1900, um pouco mais de 28% em 1950 e um pouco mais de 38% em 1970. (p. 20)

Conforme Souza (op.cit.), esse é um processo crescente, parecer corroborado por Santos (1997), que coloca que, entre as décadas de 1940 e 1980 no Brasil, a população foi triplicada, e a população urbana multiplicada por sete vezes e meia, passando dos 77%. Para Santos (op.cit.), a tendência de aglomeração e urbanização do

país se tornou possível de ser observada com maior clareza a partir dos anos 50, e esse inchaço populacional acaba por se refletir no uso do espaço urbano.

Esse reflexo no uso do espaço urbano, segundo Corrêa (1995), se dá devido à ação dos agentes sociais refletindo no consumo do espaço urbano, acarretando um constante processo de reorganização espacial que se faz

[...] via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, realocação diferenciada da infraestrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade. (p.11)

Santos (1997) reforça o consumo do espaço quando menciona o movimento de concentração-dispersão próprio da dinâmica territorial e, para o autor, esses são movimentos permanentes, mesmo sendo complementares e contraditórios.

Quando aborda a organização interna das cidades brasileiras, o autor afirma que,

As cidades e, sobretudo as grandes, ocupam de modo geral, vastas superfícies, entremeadas de vazios. Nessas cidades espraiadas, características de uma urbanização corporativa, há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro-periferia. Cada qual dessas realidades sustenta e alimenta as demais e o crescimento urbano, é, também, o crescimento sistêmico dessas características. [...] As carências em serviços alimentam a especulação, pela valorização diferencial das diversas frações do território urbano. (p.95,96)

O autor coloca que as características espaciais relevantes da urbanização corporativa, os modelos e as carências também serão ampliados de forma sistêmica com o crescimento urbano.

Para Corrêa (op. cit.), essas características espaciais da organização interna das cidades acarretam diversos processos sociais que acabam por criar funções e formas espaciais, que são a criação de atividades e as suas materializações e que a sua distribuição espacial na cidade constitui a própria organização espacial urbana, sendo que essa materialização tem utilidade na conexão ação humana-tempo-espaço-

mudança. De acordo com o autor, os processos espaciais e as respectivas formas são os seguintes:

- (a) centralização e a área central;
- (b) descentralização e os núcleos secundários;
- (c) coesão e as áreas especializadas;
- (d) segregação e as áreas sociais;
- (e) dinâmica espacial da segregação;
- (f) inércia e as áreas cristalizadas. (p. 37)

Esses processos não são excludentes entre si, podendo ocorrer simultaneamente na mesma cidade ou no mesmo bairro e, para Corrêa (1997), o processo de descentralização ocorre visando a diminuir a centralização excessiva, que, de acordo com ele, é geradora de deseconomias de aglomeração. Os reflexos dessa centralização excessiva são:

- Aumento do valor da terra, dos impostos e dos aluguéis;
- Congestionamento e aumento do custo do sistema de transporte e de comunicações;
- Restrições legais; e
- Ausência ou perda de amenidades, afetando atividades e população de alto *status*.

Esses processos espaciais de centralização e descentralização são, na realidade, complementares entre si. Os estudos referentes ao espaço urbano acabaram por fornecer padrões espaciais. De acordo com Corrêa (1995), existem três padrões de distribuição espacial das classes sociais e suas frações na cidade: o modelo de Kohl, de Burgess e de Hoyt². Todos estes estudos partem do centro da cidade, todos vistos no capítulo anterior, e a título de recordar resumidamente pode-se afirmar que, para Kohl (1841), a elite se concentrava no centro da cidade e, seguindo um modelo circular, os pobres se localizavam na periferia; para Burgess (1920), ocorre o inverso, os pobres

² Adiante esses estudos serão detalhados e outros modelos serão apresentados além dos apontados por Corrêa

residem no centro enquanto a elite reside na periferia da cidade e; para Hoyt (1939), a segregação espacial não segue um padrão de círculos em torno do centro, e sim em setores a partir do centro.

Relembrando que os padrões acima descritos não são excludentes, podendo conviver entre si, esses modelos, entre outros, serão abordados detalhadamente adiante.

No espaço urbano existem as funções urbanas, e o estudo dessas funções tem sido considerado um passo indispensável no conhecimento dos centros urbanos e do processo de urbanização em uma região. Zmitrowicz e Neto (1997) definem as funções urbanas sob os seguintes aspectos:

- Aspecto social: visa a promover adequadas condições de moradia, trabalho, saúde, educação, lazer e segurança.
- Aspecto econômico: deve propiciar o desenvolvimento de atividades de produção e comercialização de bens e serviços.
- Aspecto institucional: deve oferecer os meios necessários ao desenvolvimento das atividades político-administrativo da própria cidade.

Santos (1982), ao citar Calvez, afirma que o todo domina as partes e que estas só adquirem significado através das especificações funcionais. Para Le Corbusier (1971), a cidade responde às funções da vida, ao ato de habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito; para os autores, as funções da cidade são orgânicas, mudam, se transformam e se adaptam conforme a sociedade e a cidade evoluem.

A cidade antiga evoluiu e a cidade moderna resultante dessa evolução está contraposta à cidade pós-moderna de acordo com Harvey (1966), sendo um pouco de tudo e, dessa forma, assumindo formas opostas tendo se transformado em uma cidade em pedaços, onde as funções estão esparramadas na mancha urbana, agregando-se umas às outras num aparente caos de estilos e atividades. Para o autor, a cidade volta a ser o que era no passado, no início da era industrial.

Alguns autores, como Gist e Halbert (1961), citados por Kneib e Silva (2006), qualificam as cidades de acordo com características ou atributos, o que envolve

tipologia conforme o método utilizado. Uma forma comum de qualificá-las determina o que seja uma cidade através do número de habitantes. Dessa forma, é através da quantidade de moradores que se fará a distinção entre urbano e rural. Cada país tem critérios próprios para determinar o que é ambiente urbano, bem como o tamanho das cidades.

No México, Estados Unidos e Venezuela, são consideradas cidades aquelas que têm acima de 2.500 habitantes. No Japão, um lugar que tenha mais de 30 mil habitantes é urbano. Na Índia, um lugar com mais de 100 mil habitantes é considerado cidade. A título de ilustração, no caso da Ásia, as cidades com população entre 20 mil e 250 mil pessoas são consideradas médias, o mesmo ocorrendo na Malásia, enquanto na Europa Ocidental os limiares mais comuns pertencem à faixa de 20 mil até 100 mil habitantes, excluindo-se o caso da França, que tem suas particularidades (AMORIN FILHO; RIGOTTI, 2002).

No Brasil é a lei municipal que determina o que compreende o perímetro urbano. A cidade não é só a sede dos distritos, mas também deve conter mais de 20 mil habitantes (GONÇALVES, 1996).

A cidade pode ser definida e qualificada por sua funcionalidade, por sua atividade econômica predominante, como centros de produção, de comércio e capitais políticas, cidades balneárias e cidades diversificadas.

As cidades centros de produção podem ser: primária, baseada na indústria extrativa; e secundária, com base na transformação de matérias-primas em produtos acabados, podendo também ter produção primária e secundária.

Geralmente, todas as cidades têm comércio, mas nem sempre o comércio é, necessariamente, a atividade principal. Porém, algumas cidades são entrepostos regionais, nacionais e até mundiais de comércio. As capitais políticas podem ser regionais ou nacionais e são facilmente identificáveis. Da mesma forma, as cidades que se constituem em centros culturais, que podem ser: educacionais, religiosos, históricos ou de turismo e lazer (BRESCIANI, 2002; CARLOS 1997, SPOSITO, 1997).

Sob a ótica da geografia urbana, a cidade tem o espaço que, embora natural, foi construído e que, portanto, se tornou artificial por ter tido a participação humana em sua

montagem. Nesta ótica, pode-se afirmar que o meio urbano é uma construção social, o produto de muitas mãos e, às vezes, de muitas gerações (VELHO, 1987).

Meirelles (1993), referindo-se à Carta de Atenas, afirma que as funções sociais da cidade são quatro: habitação, trabalho, circulação e recreação. É consenso, desde os anos 30, quando o Congresso Internacional de Arquitetura Moderna se reuniu na capital grega, que habitação, trabalho, circulação e recreação são reconhecidas como funções do espaço urbano. Este foi o modelo que influenciou a cidade moderna.

2.2.2. Planejamento Urbano

O planejamento urbano surgiu como resposta aos mais diversos problemas que as cidades enfrentam, tanto aqueles não resolvidos pelo urbanismo moderno quanto aqueles causados por ele. A expressão “planejamento urbano” tem sua raiz nos Estados Unidos e na Inglaterra e marca uma mudança na maneira de ver a cidade e encarar os seus problemas (SABOYA, 2008).

Um fato importante que deve ser mencionado foi o reconhecimento do fenômeno urbano como algo dinâmico, levando a observar a cidade como resultante de sua história e de sua evolução constante. Esse fato faz com que a cidade seja encarada como produto de um contexto histórico e não um modelo ideal concebido e desenhado por urbanistas (KOHLSORF, 1985).

A origem das intervenções urbanas no Brasil esteve relacionada de forma direta a intervenções sanitárias. Durante e em consequência das epidemias de cólera e febre amarela de 1849-1853, as primeiras intervenções normatizadoras sobre o urbano foram adotadas (ANDRADE, 1986; MACHADO *et al.*, 1978). Naquele momento, os campos disciplinares e profissionais estavam pouco definidos, e o espaço urbano e a saúde pública eram objeto integrado de intervenção para os profissionais do higienismo.

Na virada do século, cerca de 50 anos depois, as ações sobre o urbano mesclavam discursos embelezadores com outros de cunho sanitário, e as estratégias de intervenção misturavam obras viárias e de transportes com ações de política médica e de imunização.

Villaça (2000) afirma que as expressões “plano”, “planejamento urbano” e “plano diretor” foram utilizadas de forma abundante nas últimas décadas tanto pelo meio acadêmico quanto pelo social e político e passaram a assumir diversos significados. Para o autor, até mesmo cidades que foram planejadas, caso de Brasília, acabam se tornando desordenadas pelo que ele denomina de crescimento anárquico.

Para Saboya (2008), o Brasil passou pelas seguintes fases quanto ao planejamento urbano:

- 1ª fase – planos de embelezamento (1875 – 1930)
- 2ª fase – planos de conjunto (1930 – 1965)
- 3ª fase – planos de desenvolvimento integrado (1965 – 1971)
- 4ª fase – planos sem mapas (1971 – 1992)

Na primeira fase, os planos eram provenientes das tradições europeias e eram constituídos, basicamente, de alargamento de vias e/ou conectando partes importantes da cidade, abertura de novas avenidas, infraestrutura, saneamento, erradicação dos pobres das áreas centrais, reurbanização de áreas portuárias e ajardinamento de parques e praças (VILLAÇA, 2000; LEME, 1999). As intervenções urbanísticas nessa fase eram em sua maioria pontuais e realizadas no centro das cidades.

Nessa época, os planos eram discutidos abertamente antes de sua implantação e efetivamente implantados (VILLAÇA, 2000).

Na segunda fase, os planos eram mais abrangentes, incluindo toda a cidade. Havia uma preocupação em integrar as diretrizes para todo o território do município. As vias são pensadas em termos de transporte e busca-se a articulação entre o centro e os bairros (LEME, 1999; VILLAÇA, 2000). Um exemplo desse tipo de plano é o realizado por Alfred Agache em Curitiba, no ano de 1943, que marca a transição entre planos de embelezamento para “superplanos” que viriam a ser desenvolvidos nas décadas de 60 e 70 (VILLAÇA, 2000). O Plano Agache será detalhado mais adiante.

A terceira fase é marcada pela incorporação de diversos aspectos de planos anteriores, e, de acordo com Villaça (2000), as principais características dos planos elaborados nessa época são:

1. Distanciamento entre as propostas contidas nos planos, por um lado, e as possibilidades de que essas propostas fossem efetivamente implantadas, por outro;
2. O conflito entre as propostas que se apresentavam cada vez mais abrangentes e as estruturas administrativas que se apresentavam cada vez mais especializadas e setorializadas; e
3. Indefinições e dificuldades quanto à aprovação dos planos, uma vez que eram de responsabilidade do Executivo, pois leis e recomendações eram incorporadas e passaram a ser também da alçada do Legislativo.

Para os autores, quanto mais complexos e abrangentes os planos se tornavam, a variedade de problemas sociais também crescia e dessa forma os reais interesses da classe dominante se distanciavam e, com isso, reduziam as chances de implantação.

E a quarta fase é resultante da não aplicação dos superplanos, que foram relegados às prateleiras. De acordo com Villaça (2000), os planos complicados e rebuscados intelectualmente passaram a ser planos simples realizados pelos técnicos municipais e apenas enumeravam certo conjunto de objetivos e diretrizes genéricas.

Em Curitiba, o Plano Diretor data de 1966 e foi revisado em 2004, com as novas bases do Estatuto das Cidades que traça normas gerais de Direito Urbanístico. Conta com um conjunto de diretrizes sociais, econômicas, de mobilidade urbana e de habitação. Mais detalhes sobre o Plano Diretor são discutidos no capítulo Curitiba e o Planejamento Urbano.

O planejamento urbano das cidades está intrinsecamente relacionado ao desenvolvimento industrial. Abordaremos a seguir o desenvolvimento industrial brasileiro para posteriormente correlacionarmos os dois fatos.

2.2.3. Desenvolvimento Econômico Brasileiro no Século XX e XXI

Essa tese aborda o período após 1960, porém alguns pontos antes dessa época devem ser ressaltados. Até 1930, a participação da indústria na economia brasileira era insignificante. Com o advento da II Guerra Mundial, o Brasil passa, cada vez mais, a romper com o passado e a intensificar sua industrialização.

O segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954) teve início num quadro em que a inflação retomava e havia desequilíbrio financeiro do setor público. Para Saretta (2003), durante esse período, no que se referia à área externa, a situação era mais favorável, o que acabou por gerar sérios desequilíbrios na economia interna, e só foi possível superá-los quando o governo federal decidiu adotar uma série de controles seletivos das importações.

Segundo Cano (1998), foi a partir de 1940 que as vendas no mercado interno superaram as vendas internacionais, tendo a industrialização brasileira se intensificado na primeira metade da década de 1950.

Em 1955, Juscelino Kubitschek de Oliveira (JK) é eleito presidente da República, dando continuidade à fase democrática do país (1946 – 1962). Nesse período, a Europa se reconstruía, os Estados Unidos se expandiam, o processo de descolonização da Ásia e África avançava. JK elaborou um Plano de Metas, considerado um notável avanço na noção de uma coordenação racional da ação do Estado no estímulo a setores inteiros da economia, em geral, na área industrial.

Brito (2004t) afirma que trinta objetivos foram agrupados em cinco metas. São elas: 1- energia; 2 – transporte; 3 – alimentação; 4 – indústrias de base; e 5 – educação. Os resultados do Plano, segundo o autor, foram bons. Houve um crescimento de 8,3% do Produto Interno Bruto (PIB), e a renda per capita em 5,1% ao ano. Porém essa aceleração rápida do crescimento nacional acarretou alguns desequilíbrios, tais como: (1) desequilíbrios na agricultura; (2) ampliação das desigualdades regionais; e (3) desequilíbrios na infraestrutura econômica e social. A partir da posse e renúncia de Jânio Quadros, o país passou por uma grande instabilidade política que acabou por resultar, em 1964, na ditadura militar.

A queda do PIB para 1,5% em 1963 e uma inflação elevada de 91,9% no ano de 1964 levaram João Goulart a editar o Plano Trienal, que de um lado tinha como objetivo atender às exigências do Fundo Monetário Internacional (FMI) com suas receitas ortodoxas e de outro lado visava a um crescimento anual de cerca de 7% ao ano (LACERDA et al., 2002; BRITO, 2004).

A desaceleração da economia brasileira foi de 1962 até 1967. Para Cano (1998), os principais elementos geradores da crise foram resultantes da combinação de três fatores: a implantação de setores 'de ponta' com grande capacidade ociosa, a inflação e a queda do gasto público.

A equipe econômica do Governo Militar se ressentia da herança do regime deposto de Goulart: a inflação elevada. Após 1964, o regime militar teria êxito com o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG). Projetado para o biênio de 1965 – 1966, que visava a superar a crise através da estabilidade econômica (BRITO, 2004).

O General Castelo Branco, no período de 1965/66, realizou as reformas fiscal e financeira e associou essas ações à mudança da política econômica e à política de arrocho salarial, concentrando ainda mais a distribuição de renda, o que acabou por propiciar a recuperação da economia brasileira a partir de 1967.

Entre 1968 e 1974, a economia brasileira passou por um período marcante de expansão, que se refletiu no crescimento do PIB. Esse período foi denominado de "milagre brasileiro" em alusão aos "milagres" alemão e japonês das décadas de 1950 e 1960³, tendo sido marcado por taxas de crescimento elevadas, que foram mantidas, enquanto a inflação, controlada e institucionalizada, declinava, estabilizando-se em torno de 20 a 25% ao ano.

Em 1967, segundo Brito (2004), foi lançado o Programa Estratégico de Desenvolvimento (PED). Como a economia brasileira se encontrava aquecida naquele momento, o Banco Central criou a Resolução nº 63, que autorizava o livre ingresso do capital estrangeiro, mas, de acordo com o autor, o que aconteceu na época, foi a entrada no país do capital de risco.

³ No pós-guerra - anos 1950 - os milagres econômicos alemão e japonês tiveram início e nos anos 1960 foi a vez da Espanha e de Formosa, segundo Lacerda et al. (2002).

Na sequência, houve a implementação de três Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND): o primeiro no governo Garrastazu Médici; o segundo no governo Ernesto Geisel; e o terceiro no governo João Figueiredo.

A direção do I PND foi concentrar os investimentos realizados no país no triângulo Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. O resultado foi que o país passou de 15º, em 1968, para 8º posição em 1973, em termos de PIB mundial.

O governo Ernesto Geisel elaborou e executou o II PND como resposta à crise do petróleo, que ocorreu em setembro de 1973, e à continuidade do “progresso”.

Foram definidos como objetivos completar a estrutura industrial brasileira, substituir importações de insumos básicos e bens de capital, superar os problemas cambiais resultantes da crise do petróleo com o desenvolvimento de projetos de carvão, não-ferrosos, álcool da cana, energia elétrica e petróleo implantados na década de 1970 em várias partes do país.

Furtado (1981) afirma que os objetivos estratégicos do II PND correspondem em síntese a dois pontos: o primeiro, ampliar a base do sistema industrial, e o segundo, aumentar o grau de inserção da economia no sistema de divisão internacional do trabalho.

No início da Nova República, o Governo Sarney lança os Planos Cruzado, Cruzado II, Bresser e Verão. Houve corte de zeros e instituição de uma nova moeda, o cruzado. Os fracassos foram sucessivos devido a múltiplas causas, sendo as principais a continuidade do déficit público elevado e o componente inercial da inflação, que chegou a 225,16% no primeiro ano de governo.

Um dia antes de assumir o governo, Fernando Collor de Mello – o primeiro a ser eleito por voto direto após o longo período ditatorial – instituiu quinto programa de estabilização econômica desde o Plano Cruzado, denominado Plano Brasil Novo, sendo chamado popularmente de Plano Collor.

No início, a inflação cai a 3% ao mês, porém em seis meses ela sobe ao patamar de 20%. Esse fator fez com que fosse lançado o Plano Collor II, o que, de acordo com Brito (2004), foi, na realidade, um programa de estabilização com um novo congelamento de preços.

Uma das medidas importantes do novo plano foi o fim do mecanismo de indexação, que era considerada pela equipe econômica do governo, a principal causa da retomada da inflação.

Com o *impeachment* de Collor, em setembro de 1992, assumiu seu vice, Itamar Franco. A inflação continuou elevada nesse período, atingindo um nível próximo a 40% ao mês (figura 8). Mesmo tendo governado por pouco tempo, o governo Itamar abriu espaço para uma nova concepção de estabilização, favorecida pela reestruturação da economia brasileira.

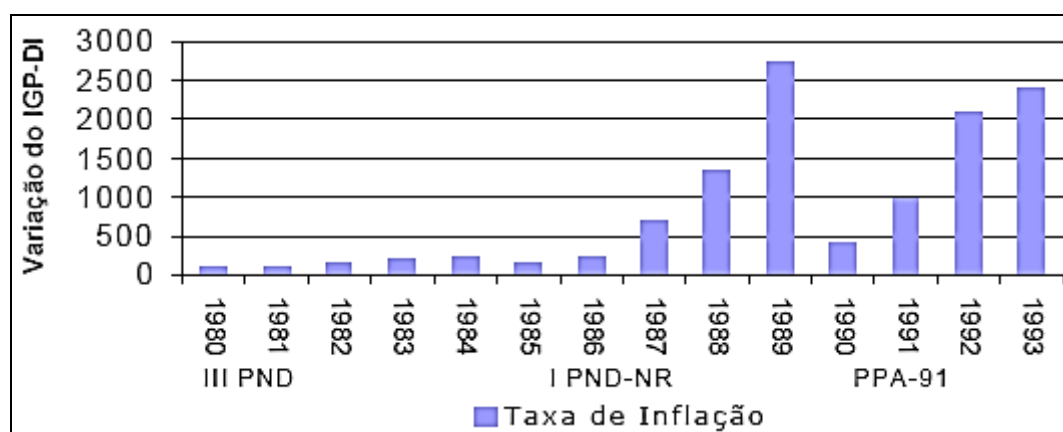


FIGURA 8 - TAXA DE INFLAÇÃO NO BRASIL DE 1980 A 1993
Fonte: Ipea (2009).

Depois de seis tentativas fracassadas de estabilização econômica (Cruzado, Cruzado II, Bresser, Verão, Collor e Collor II), arquitetou-se o que viria a ser denominado de Plano Real, que foi precedido por um ajuste fiscal e patrimonial (as privatizações) e acompanhado do processo de abertura comercial e de globalização. A combinação desses fatores contribuiu para um controle mais efetivo sobre a inflação conforme se pode observar na figura 9.

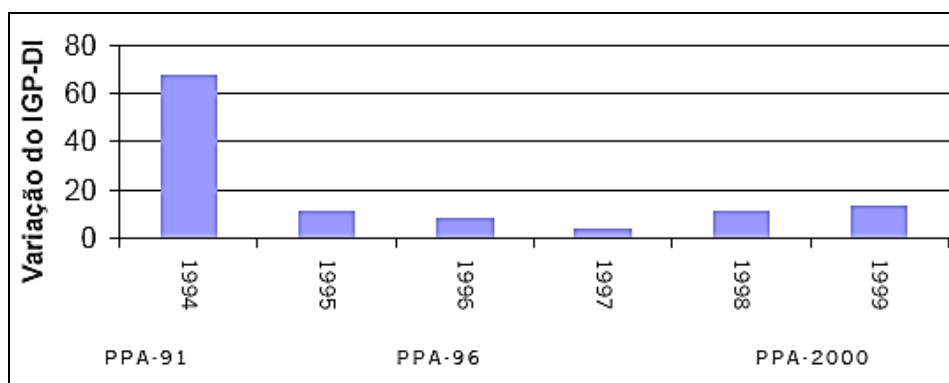


FIGURA 9 - TAXA DE INFLAÇÃO NO BRASIL DE 1994 A 1999

Fonte: Ipea (2009).

De acordo com Oureiro et al. (2007), esse novo modelo macroeconômico permitiu a redução da taxa de juros de cerca de 25% ao ano durante os anos de 1994 a 1998 para cerca de 10% ao ano nos anos de 1999 a 2005, bem como a desvalorização da taxa real de câmbio, fato que auxiliou na eliminação dos déficits em conta corrente, conforme se verifica na tabela 2.

Período histórico	Anos	Taxa de crescimento do PIB
Castelo	1964-67	4,14
Costa e Silva/Médici	1967-73	9,87
Geisel	1974-78	6,28
Figueiredo	1979-84	2,52
Sarney	1985-89	4,38
Collor/Itamar (primeiro ano)	1990-93	1,39
Plano Real (Itamar/FHC)	1994-02	2,72
Lula	2003-06	2,89
Lula	2007	5,40
Lula	2008	4,50

TABELA 2 - ÍNDICES DE CRESCIMENTO DO BRASIL DE 1964 A 2006

Fonte: elaboração própria.

No tocante à análise entre o crescimento do período de Fernando Henrique Cardoso para Lula, deve-se ter cuidado. No primeiro período do governo Lula, verifica-se uma taxa média de crescimento um pouco maior que a de Fernando Henrique Cardoso, porém houve fatores históricos significantes como o êxito nas contas externas e a consolidação da estabilidade.

PLANO	PRINCIPAIS MEDIDAS	RESULTADOS
Cruzado Fevereiro de 1986	<ul style="list-style-type: none"> • Congelamento geral de preços e salários • Desindexação da economia • Ausência de controle monetário fiscal • Criação de nova moeda com corte de três zeros: cruzado 	<ul style="list-style-type: none"> • Preços, salários e taxa de câmbio ficaram estáveis por 6 meses; • Crescimento momentâneo do PIB; • Crise no balanço de pagamentos; • Deterioração das expectativas dos agentes acerca de novas medidas.
Bresser Junho de 1987	<ul style="list-style-type: none"> • Congelamento geral de preços e salários; • Tentativa de ajuste fiscal; • Tentativa de redução da dívida externa 	<ul style="list-style-type: none"> • Preços e salários ficaram estáveis por três meses; • Fracasso no ajuste fiscal; • Fracasso na negociação da dívida externa; • Política monetária descontrolada; • Recessão; • Superávit comercial.
Verão Janeiro de 1989	<ul style="list-style-type: none"> • Congelamento geral de preços, salários e câmbio; • Taxas de juros altos; • Nova tentativa de ajuste fiscal; • Desindexação parcial; • Criação de uma nova moeda com novo corte de três zeros: cruzado novo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Preços e salários ficaram estáveis por 2 meses; • Política monetária entra em descontrole; • Novo fracasso na tentativa de controle fiscal; • Diminuição de superávit comercial; • Calote da dívida externa; • Introdução a uma indexação diária; • Hiperinflação.
Collor I Março de 1990	<ul style="list-style-type: none"> • Novo controle de preços e salários; • Confisco das contas bancárias; • Taxa de câmbio apreciada; • Ajuste fiscal • Foi-se introduzido o cruzeiro (extinto por ocasião do plano cruzado) em substituição ao cruzado novo, mantendo-se a paridade da moeda; • Suspensão dos pagamentos da dívida externa; • Desindexação de salários. 	<ul style="list-style-type: none"> • Preços e salários ficam estáveis por seis meses; • Política monetária expansionista; • Ajuste fiscal curto e ineficiente; • Fraca performance da balança comercial; • Recessão; • Nova crise de incerteza com deterioração das expectativas acerca da estabilização monetária.
Collor II Fevereiro de 1991	<ul style="list-style-type: none"> • Controle de preços e salários; • Desindexação; • Ajuste das tarifas públicas; • Redução das alíquotas de importação. 	<ul style="list-style-type: none"> • Preços e salários seguiram estáveis por três meses; • Criação de uma taxa de indexação usada na maioria dos contratos; • Deterioração, em termos reais, das tarifas públicas.
Real Março/Julho de 1994	<ul style="list-style-type: none"> • Renegociação da dívida externa; • Criação de um indexador diário e oficial correspondente à variação do US\$ - URV; • Conversão do cruzeiro novo em Real pela URV do dia 1º de julho de 1994; • Preços e salários livres; • Salário mínimo passa a ser reajustado uma vez por ano; • Política cambial passa a funcionar segundo um sistema de bandas; • Abertura comercial ampla; • Aceleração do processo de privatização; • Reservas internacionais como lastro para a nova moeda; • Implementado o sistema de metas monetárias; • Proibição de indexação de contratos por prazo inferior a um ano. 	<ul style="list-style-type: none"> • Forte queda da inflação; • Inserção das classes C e D no mercado consumidor; • Remonetização e aquecimento da economia; • Forte deterioração da balança comercial; • Aumento dos gastos públicos; • Fim do imposto inflacionário; • Fragilização do sistema bancário; • Aumento da confiança dos agentes externos; • Forte influxo de capitais externos.

QUADRO 3 - QUADRO RESUMO DOS PRINCIPAIS PLANOS ECONÔMICOS E SEUS RESULTADOS - 1986/1994

Fonte: Revista Conjuntura Econômica – Edição especial – Nov. 1997.

Os Planos Econômicos tratados no QUADRO 3 vão desde 1986 a 1994, e como se pode ver, o intuito sempre foi o benefício do país. O processo de industrialização brasileiro, resumidamente, teve três períodos marcantes, são eles:

- De 1822 a 1930: uma fase de industrialização de processo predominantemente “espontâneo” baseado financeiramente na produção de café, com seu arranque por volta da virada do século;
- De 1930 a 1990: o período da industrialização de “substituição de importações”, com instalação da primeira grande usina siderúrgica em Volta Redonda, como “impulso inicial”; seguido do surto desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek, o “pai da Revolução Industrial no Brasil”, antecipando o auge da política de industrialização baseada no “modelo brasileiro” de 1964 a 1984 e consequentemente o “milagre econômico brasileiro” na década de 1970;
- De 1990 em diante: o período da industrialização “voltada para o mercado mundial”

No início da década de 1990, o Brasil entrou no desenvolvimento industrial dinâmico. A forte dependência externa existente à época e a falta de sintonia da sua oferta de produtos com as necessidades da massa da população mostravam efeitos prejudiciais no processo industrial, e uma das mudanças ocorrida foi na indústria automotiva (NOJIMA, 2002).

De acordo com Ferro (1993 apud FERRAZ e ALMEIDA, 2006), a fabricação de automóveis na década de 1990 era fortemente baseada na produção em massa, com altos níveis de estoque e retrabalho pós-linha.

A produtividade e a qualidade dos veículos nacionais eram extremamente baixas e as defasagens tecnológica e de mão de obra eram os principais fatores que originavam esses problemas (COSTA; ROSA, 2007).

Na década de 90, a política de abertura e desregulamentação de mercados, implementada pelo governo Collor favoreceu as importações e eliminou as “reservas de mercado”. O ex-presidente Collor, ao afirmar que o “carro nacional é carroça”, sintetizou o anseio dos consumidores por produtos de melhor qualidade e valor agregado.

O impacto da abertura do mercado promoveu a inundação de veículos importados nas ruas (DI SERIO; SAMPAIO; PEREIRA, 2007).

Na década de 1990, diversas firmas de capital nacional, em sua maioria fornecedoras de componentes automotivos, fecharam suas portas ao mesmo tempo em que montadoras começaram a sair da região de São Paulo e ABC Paulista em direção a outras áreas mais atrativas no Brasil ou em outros países do Mercosul. Esse cenário de empobrecimento industrial e socioeconômico se relaciona intimamente à inserção da economia brasileira no regime de globalização econômica, que teve forte intensidade nessa década, quando o governo federal iniciou a desregulamentação e a privatização de diversos setores industriais, e as empresas transnacionais decidiram "capturar" diversos mercados, incluindo o brasileiro e o de outros países da América Latina (BRITO, 2004; NOJIMA, 2002).

A abertura do mercado e essa mudança no cenário das automotivas proporcionaram a instalação de novas montadoras de veículos em diversas cidades do país, a saber: PSA (Peugeot e Citroën), Renault, Honda, Toyota, Nissan e Mitsubishi, que passaram a competir nacionalmente com as tradicionais montadoras que já existiam no País (Fiat, Ford, General Motors e Volkswagen).

A economia brasileira passou por diversos planos econômicos, conforme QUADRO 3, por fases de industrialização e, com a crise mundial deflagrada em 2008, torna-se impossível fazer previsões do que irá acontecer mesmo com a economia aquecida como está hoje (2010), porém uma coisa é inegável, existe uma correlação da industrialização com a urbanização no Brasil e no mundo e é esse o assunto que será abordado a seguir.

2.2.4. Industrialização e Urbanização Brasileira

As porções do território ocupadas pelo homem vão mudando desigualmente em sua natureza e composição, o rural vai dando espaço ao urbano. Urbanização foi conceituada por Serra (1991) como o processo de transformação da população rural em população urbana pela migração, considerando também o crescimento vegetativo.

Alguns fatores contribuíram para essa transformação e grande parte dos autores reconhece que foi a Revolução Industrial o grande marco de origem do pensamento

urbanístico, isto é, de uma abordagem reflexiva e crítica da cidade com vistas a preparar transformações por meio de projetos (CHOAY, 1980, 2005; BENEVOLO, 1967; REISSMANN, 1970; KOHLSDORF, 1985; DEL RIO, 1990), trazendo intensa urbanização da Europa a partir do final do séc. XVIII. Para esses autores, a industrialização e a urbanização são processos paralelos e, como a sociedade atual é industrial, consequentemente, ela é, em sua maioria, urbana.

Tavares (2007) não concorda com esse posicionamento. Para a autora, a urbanização e a industrialização não correspondem a um mesmo movimento, apesar de terem ocorrido concomitantemente entre 1950 e 1980 no Brasil.

No Brasil, a forte industrialização dos períodos de 1950/80 localizada fundamentalmente em São Paulo, posteriormente em Minas Gerais (siderurgia e metal-mecânica), passou a ser vista como a alternativa de melhora da péssima condição de vida rural da época, tanto que houve um movimento migratório intenso durante o período de 60 anos que ampliou a população urbana em 125 milhões de pessoas (MARICATO, 2002).

Entre 1940 e 1980, o Brasil cresceu, economicamente, a taxas elevadas (crescimento do PIB equivalente a 7% ao ano), e o impacto desse crescimento pode ser verificado na urbanização do país já que, em 1940, cerca de 18,8% da população brasileira era urbana e em 2000 essa proporção é de aproximadamente 82%, fato esse que, segundo Maricato (2002), permite classificar o Brasil como um dos países mais urbanizados do planeta, sendo que perto de 30% dessa população vive em apenas nove metrópoles.

A urbanização intensa que ocorreu no mesmo período se deve a migrações rural-urbanas para as capitais dos estados da Federação, fato que levou à formação de outras metrópoles além do Rio e de São Paulo.

De acordo com Ojima (2006), não há um consenso sobre o processo de urbanização, sabe-se que a produção de metrópoles, megacidades e da conurbação é devido ao fenômeno urbano. Esse espaço, muitas vezes, é caótico e, de acordo com Choay (2005), existem fracassos na tentativa de organizá-los, continuando existindo a

segregação social, o trânsito confuso, os problemas de transporte coletivo e a falta de lugares para lazer.

O Censo de 1940 foi o primeiro elaborado de acordo com as metodologias internacionalmente consagradas e contou com a colaboração de estatísticos, como o italiano Giorgio Mortara. Foi um marco internacional, inclusive, já que pela primeira vez, em todo o mundo, seriam investigadas em um censo demográfico duas questões cruciais: a fecundidade e a mortalidade infantil (IBGE, 2006).

Foi neste Censo que o processo de contagem da população teve início no país, com a separação entre zonas urbanas – cidades e vilas – e zona rural. A população existente nas cidades era de 10.891.000 pessoas (26,35%) de um total de 41.326.000 habitantes (IBGE, 2006). Acredita-se que os dados anteriores a 1940 não possuíam uma metodologia confiável do número de pessoas que habitavam as cidades em relação ao total. Santos afirma que:

Entre 1940 e 1980, dá-se verdadeira inversão quanto ao lugar de residência da população brasileira. Há meio século atrás (1940), a taxa de urbanização era de 26,35%, em 1980 alcança 68,86%. Nesses quarenta anos, triplica a população do Brasil, ao passo que a população urbana se multiplica por sete vezes e meia (1997, p. 29).

Verifica-se que o processo de urbanização foi crescente de 1940 a 2007, quadro 4, e na década de 40, menos de um terço (31,24%) da população morava nas cidades, enquanto em 2000 era 85,87%. O contingente de população urbana, que correspondia a 12,8 milhões de habitantes, em 1940, atingiu 152,6 milhões, no último Censo (referente a 2007). Em números absolutos, no entanto, a população rural cresceu de 28,3 milhões para 31,4 milhões de habitantes, entre as duas épocas.

Ano do Censo	População Total	População Urbana	%	População Rural	%
1960	70.070.457	31.303.034	44,67%	38.767.423	55,33%
1970	93.139.037	52.089.984	55,93%	41.049.053	44,07%
1980	119.002.706	82.436.409	69,27%	36.566.297	30,73%
1991	146.825.475	110.990.990	75,59%	35.834.485	24,41%
2000	169.799.170	145.800.000	85,87%	23.999.170	14,13%
2007	183.987.291	152.619.291	82,95%	31.368.000	17,05%

QUADRO 4 - POPULAÇÃO URBANA E RURAL NO BRASIL

Fonte: estimativas da população residente 1960-2000 (IBGE; IPEA, 2008).

Ao correlacionar os Planos Econômicos com o desenvolvimento urbano, pode-se afirmar que a primeira política urbana nacional veio no II PND, quando trouxe no capítulo Desenvolvimento Urbano: controle da poluição e preservação do meio ambiente, o item Política de Desenvolvimento Urbano. Com esse fato, a política urbana foi separada da política regional. De acordo com Prado Filho (2002), esse fato também auxiliou a fixação do objetivo da política urbana, a “promoção de uma melhor estruturação do sistema urbano com vistas à maior eficácia das funções exercidas pelas cidades e à elevação dos padrões de urbanização e qualidade de vida”.

O autor afirma que essa estratégia foi marcada pela separação entre a política urbana desejada e a política econômica praticada, isso foi devido à falência do suposto “milagre econômico”. O III PND trouxe como subsídio uma proposta de política urbana, porém não foi incorporada pelo Plano devido à Resolução do Conselho Nacional de Desenvolvimento (CNDU), segundo Prado Filho (2002):

A razão do choque entre a Resolução do CNDU e o III PND foi que este último trazia embutida em suas propostas a crise mundial vivenciada no período, com redução dos gastos públicos e cortes de investimentos em habitação, transporte e saneamento, com queda nos níveis de bem-estar. Já a Resolução do CNDU tinha como estratégia a desconcentração e pregava, entre outros, o aumento da qualidade de vida urbana via melhoria das condições habitacionais, de transporte urbano e de saneamento básico (2002, p.177)

Nas décadas de 1970 e 1980, esses choques ocorreram devido ao desejo de centralização do Poder Executivo da União – prática adotada durante o Regime Militar – e o desejo de descentralização do CNDU. Com a redemocratização do país e a confecção de uma nova Constituição em 1988, a questão urbana passou a ter outro entendimento e passou a ser descentralizada com a “União mantendo a competência para instituir diretrizes de desenvolvimento urbano, enquanto a atribuição de executar a política urbana passou para os municípios” (PRADO FILHO, 2002, p. 177)

Segundo Tavares (2007), a crise da dívida externa de 1981/83 correspondeu à maior crise do pós-guerra, tanto mundial quanto interna. Para o Brasil e quase toda a América Latina, significou duas décadas perdidas em termos de crescimento, aceleração inflacionária e crises constantes de balanço de pagamentos.

Curitiba é considerada uma cidade modelo em termos de urbanização não só por ter em seu discurso a questão da modernização como também por ter tido interferências nesse sentido desde 1855 com o Plano Taulois, entre outros planos, como será abordado a seguir.

2.3. Curitiba, o planejamento urbano e a industrialização

Até meados do século XVIII, a região do planalto de Curitiba foi habitada por diferentes povos indígenas, principalmente guaranis e caingangues. A fixação dos colonizadores portugueses aconteceu a partir de 1649, quando Eleodoro Ébano Pereira, administrador de minas, organizou uma expedição de Paranaguá rumo ao planalto curitibano e verificou a existência de ouro no local (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000). Mineradores e membros de bandeiras formaram a primeira população do povoado Nossa Senhora da Luz e Bom Jesus dos Pinhais a partir de 1654, tendo como ponto central a atual Praça Tiradentes. No final do século XVII, o povoado contava com o total de 90 homens (IPEA; USP; IPPUC, 2001).

Em 29 de março de 1693, a povoação recebe o predicado de Vila. Em 1698, é adotado oficialmente o nome Curitiba que significa “pinheiral” em Guarani ou “depressa vamos” na língua Caingangue, referindo-se à fuga do povo indígena do planalto curitibano (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000: 12-13).

Com a visita do Ouvidor Rafael Pires Pardinho, ocorre, em 1721, a mudança do nome da vila, bem como da rotina do povoado. Funcionário colonial sediado em São Paulo, coube a Pardinho detalhar as indicações que orientassem o crescimento da vila, bem como fornecer instruções para o correto funcionamento das instituições municipais. Ele cria o Livro do Tombo, destinado a proceder aos específicos registros, no qual ele lança uma série de determinações de ordem urbanística que regeriam o crescimento da cidade, além de delegar à Câmara a possibilidade de baixar normas à medida que se fizessem necessárias no futuro (GARCEZ, 2006).

As habitações eram construídas com materiais encontrados ao redor da vila, tais como madeira, barro, pedra e taquara. O ouvidor denominou de domínio público a faixa de uma légua de terras além do rocio.

Inicialmente estabeleceu que o módulo constitutivo da cidade era a quadra retangular, adensada, vista da rua como um conjunto de fachadas delimitadas por ruas em grade. Os quatro planos definidos por essas fachadas deveriam separar o público do privado. As ruas deveriam ser retilíneas e contínuas e as construções contíguas, parede com parede, para maior segurança.

Determinou que os cortes das árvores só poderiam ser feitos em áreas delimitadas, estabeleceu que para se evitar o banhado em frente à igreja matriz os moradores eram obrigados a limpar o Ribeiro (Rio Belém) periodicamente, e a limpeza das ruas e rios era obrigação dos vizinhos (CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000).

O ouvidor estabeleceu que as casas não poderiam ser construídas sem autorização da Câmara e que todas deveriam ser cobertas com telhas. As ruas que estavam iniciadas teriam de ser continuadas, para que o crescimento ocorresse uniformemente.

As Câmaras Municipais podiam baixar provimentos e posturas para a construção de caminhos e pontes, bem como eram responsáveis pelas questões urbanas, porém as obras públicas eram de responsabilidades dos moradores. No século XIX, a Câmara assumiu como sua a responsabilidade de pavimentar o terço central das ruas (GARCEZ, 2006).

A partir de 1731, teve início o transporte de mulas e gado entre Viamão (RS) e Sorocaba (SP), passando por Curitiba, gerando um novo ciclo de desenvolvimento econômico, denominado tropeirismo. Por ser um dos pontos de passagem dos tropeiros, muitos deles alugavam fazendas para a internada do gado, fazendo com que os fazendeiros fossem residir na vila se dedicando ao comércio para suprir as necessidades dos tropeiros. Devido à passagem das tropas, Portugal decidiu implantar um posto de cobrança de impostos no local.

Até o século XVII, o ciclo econômico era a exploração do ouro e a agricultura de subsistência. No início do século XVIII, teve início o ciclo do gado, nessa época, Curitiba contava com 2.500 habitantes e 348 casas, conforme consta no Livro Tombo da Matriz.

Em 1812, Curitiba ascende à sede da recém-criada Comarca de Paranaguá e Curitiba. Cinco anos depois, a população do distrito era de aproximadamente 10.500 habitantes.

O Brasil do século XIX era um estado monárquico instalado depois da independência de Portugal em 1822. O território era dividido em províncias, e uma das últimas a serem criadas foi a do Paraná juntamente com as Províncias de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

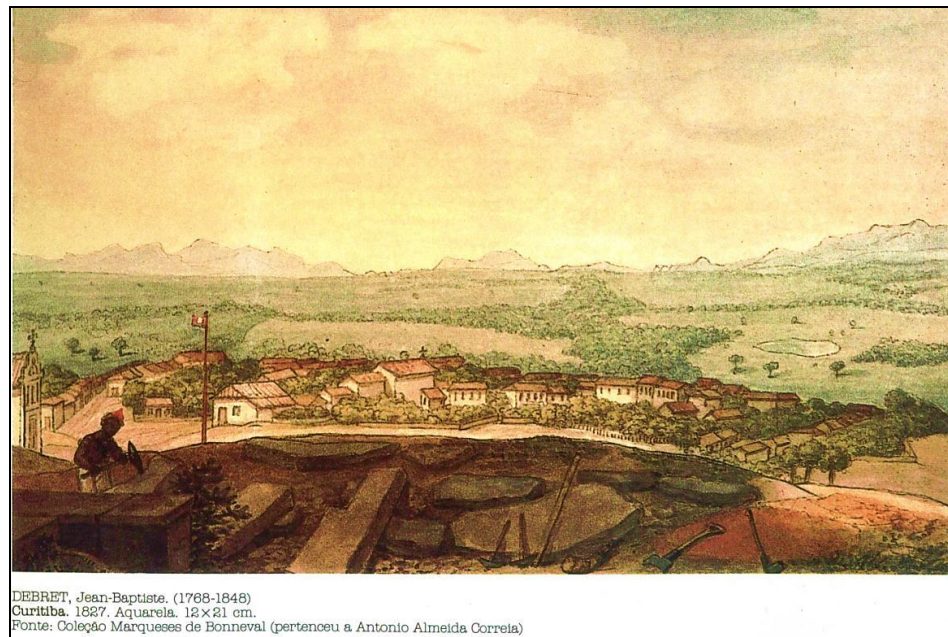


FIGURA 10 - AQUARELA DE DEBRET: CURITIBA 1827
Fonte: www.cete.pr.gov.br/def/def_areas_historia_sesqui_imagem.php

Curitiba (figura 10), em 1822, era uma cidade tímida, de forma quase circular, com aproximadamente 220 casas pequenas, sendo quase todas de um só pavimento e feitas de pedra (SAINT-HILAIRE, 1978).

Durante a década de 1830, imigrantes alemães de Santa Catarina mudaram-se para o local. Até então a população de Curitiba consistia de colonizadores portugueses e espanhóis, de índios guaranis administrados, de 39 escravos negros e de descendentes e mestiços destas três raças. Em 5 de fevereiro de 1842, Curitiba é elevada à categoria de cidade.

Desmembrada da Província de São Paulo em 29 de agosto de 1853, a Lei Imperial nº 704 oficializa a criação da Província (GARCEZ, 2006). Zacarias de Góes e Vasconcelos, escolhido pelo imperador como Presidente da Província do Paraná, desembarcou em Paranaguá em 1854 com a missão de definir a cidade onde seria instalada a Capital da província.

Paranaguá era a primeira candidata por ser o mais próspero e civilizado núcleo urbano existente na Província naquela época. Guarapuava, outra candidata, se destacava pela opulência e riqueza e era habitada por fazendeiros e prósperos negociantes. Castro também pleiteou sua candidatura, porém Curitiba foi escolhida devido ao fato de os caminhos históricos se cruzarem estrategicamente na demanda norte-sul e leste-oeste, impondo uma unidade de infraestrutura política, fato que determinou a escolha (Sobrinho, verificar ano)

Após a fundação de Curitiba, sua evolução não ocorreu de forma rápida e dinâmica. Seu crescimento e desenvolvimento foram tímidos (Torres, 2007). O planejamento urbano de Curitiba teve início em 1853-54, época da emancipação política do Paraná. O engenheiro francês Pierre Taulois foi contratado em 1855 como Inspetor-Geral de medição de terras públicas, encontrando uma cidade com 27 quadras e não mais de 10 ruas. Sua missão à frente de uma equipe de técnicos e agrimensores acabaria propondo a realização de algumas reformas na infraestrutura urbana da cidade, principalmente no que diz respeito ao arruamento e à retificação das principais ruas, tornando os cruzamentos ortogonais e o desenho urbano retilíneo (PMC, 1989-92, MENEZES, 1996; MENDONÇA, 1992; OLIVEIRA, 2007). O denominado “Plano Taulois” foi responsável pela primeira transformação urbana da cidade, não podendo ser denominado ainda de um plano urbanístico, porém foi um marco inicial para os planos posteriores.

O projeto foi considerado avançado para a época, pois vislumbrava a fluidez de tráfego para a área central (apenas em 1887 surgiram os primeiros bondes movidos a tração animal e, em 1911, os bondes elétricos).

Muitas de suas sugestões foram adotadas, como, por exemplo, a Rua do Rosário passou a ser uma reta tendo seu prolongamento em direção ao sul ao que atualmente é denominada de Mal. Floriano Peixoto e para o norte pela atual Rua Duque de Caxias, até encontrar com a Rua Assunguí (Mateus Leme).

Conforme Torres (op. cit.), a evolução urbana da cidade foi verificada pelo aumento da região de abrangência, expansão territorial e, concomitantemente, pelo aumento populacional, fatos que geraram ao final do século XIX o crescimento desestruturado da cidade. Apesar desses fatores, o centro urbano da capital continuava mantendo os traçados do Plano Taulois.

O crescimento populacional foi em grande parte impulsionado pela entrada de imigrantes. A lei provincial autorizava o governo a promover a imigração de estrangeiros, bem como dizia que os colonos serão principalmente destinados aos serviços de estradas e aqueles que quisessem se dedicar a agricultura e não tivessem meios próprios de o fazer a esses seriam distribuídas terras.

Como afirma Garcez (2006), a Capital carecia de vias de acesso. À época existiam a Estrada do Assunguí, que se dirigia ao norte; a Estrada do Príncipe, rumo ao sul; e o Caminho da Graciosa, que ligava ao litoral, utilizado para o escoamento da erva-mate e outros produtos através dos portos de Antonina e Paranaguá. E a mão de obra de imigrantes iria auxiliar a solucionar o problema.

Em maio de 1880, iniciava-se a construção da ferrovia Curitiba-Paranaguá, obra cuja contratação para a execução foi pela empresa francesa *Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens* que transferiu a obra para a empresa belga *Société Anonyme de Travaux Dyle et Bacalau*. No dia 2 de fevereiro de 1885, partiu o trem inaugural saindo de Paranaguá com destino a Curitiba - trecho que levou nove horas para ser percorrido – um marco na época.

Além da estrada de ferro, foram inaugurados também o Passeio Público, figura 11, o Teatro Theodoro e a Santa Casa de Misericórdia (IPEA; USP; IPPUC, 2001).



FIGURA 11 - PASSEIO PÚBLICO

Fonte: www.imagenshistoricas.blogspot.com

A entrada de imigrantes continuava a ocorrer como se pode verificar em relatório datado de 1889, elaborado pelo Inspetor de Imigrantes, que afirma que, após a chegada dos imigrantes a Paranaguá e a permanência deles ali por pouco tempo, eles eram levados a Curitiba pela estrada de ferro, de onde eram conduzidos a uma hospedaria pelo período de oito dias, recebendo três refeições ao dia. Desse local, os imigrantes eram levados a diversos núcleos da Província para o trabalho em reparos de vias, abertura de estradas, serviços de construção bem como no preparo e arroteamento do lote de terra. Na capital, a abertura e melhoria das vias de acesso continuavam.

De acordo com Garcez,

No final do século XIX, mais de 60 núcleos de origem italiana, alemã e eslava cooperaram para o desenvolvimento de Curitiba. Imigrantes franceses provenientes da Argélia ocupam a região do Bacacheri. Alguns imigrantes ingleses também adquiriram propriedades no Bacacheri, como as famílias Fowler e Tod. [...] Contingentes de imigrantes poloneses, alemães e italianos se estabeleceram nas regiões oeste e na região norte da cidade. Suíços, silesianos, galegos, prussianos e ucranianos instalaram-se em toda parte, italianos em Santa Felicidade e na região sul da cidade. Somente no período entre os anos de 1889 e 1900, entraram 58.047 imigrantes no Paraná. Esta fase de atração de imigrantes durou toda a metade do século XIX e começo do século XX e vai transformar a estrutura socioeconômica da capital, marcando uma urbanização com casas de madeira estilo polonês, com sobrado construído por artesãos alemães e italianos e, sobretudo, com uma distribuição

espacial horizontal de baixa densidade, cercando um núcleo mais denso, com dezenas de colônias rurais que não só abasteciam a cidade como tinham vida própria com suas escolas, igrejas, sociedades socioesportivas, comércio e oficinas. As colônias agrícolas, distribuídas pelos espaços vazios do planalto curitibano, foram sendo absorvidas progressivamente mais tarde pelos bairros da cidade. (2006:20)

A imigração é intrínseca ao desenvolvimento urbano de Curitiba, por esse motivo torna-se importante mencioná-la. Em 1890, Curitiba ocupava a sétima posição entre as cidades mais populosas do Brasil.

De acordo com estimativas do IBGE, entre 1872 e 1920, Curitiba aumentou em 66.335 habitantes, o que acabou acarretando problemas sociais e de infraestrutura. Desde então, a cidade passou, por pequenas, mas numerosas mudanças em sua infraestrutura urbana, cujo denominador comum era a modernização. Em 1895, elaborou-se um primeiro Código de Posturas para melhorar a qualidade de vida. Entre outras normas, em 1905 proibiu-se a construção de casas de madeira no centro da cidade, calçaram-se as ruas centrais e, em 1913, substituíram-se os bondes puxados por mulas pelos bondes elétricos (atualmente, esse código corresponderia à Lei Orgânica e ao Plano Diretor).

Após a derrota do Paraná na Guerra do Contestado (1912 - 1916), surtos de epidemia colocaram à prova a elite política local, fato que acabou introduzindo novos códigos de distinção, e a preocupação com a modernização, higienização e funcionalidade passou a fazer parte dos discursos e ações dos prefeitos que se seguiram. A meta era a identidade funcional com cidades europeias, e Paris era um exemplo a ser seguido (Menezes, 1996).

O segundo Código de Posturas, datado de 1919, teve, novamente, como base a preocupação com a modernização. Trouxe como novidades a normas sobre a circulação de veículos e o alargamento de ruas até que, em 1929, a cidade ganhou uma "nova planta".

A cidade continuaria a crescer, tornando-se uma cidade de imigrantes, impulsionada pela ligação ferroviária com o litoral. Ao final da década de 1930, com o declínio da atividade ervateira e o aumento populacional, a cidade carecia de reestruturação urbana, além da instalação de indústrias, o que reforçou, ainda mais, o crescimento desestruturado. A administração pública dividiu a cidade em três zonas (IPEA; USP; IPPUC, 2001):

- Zona I – Central – comércio e moradias de alto padrão;
- Zona II – fábricas e moradias para operários mais qualificados; e
- Zona III – Moradias de funcionários menos qualificados e pequenos sitiantes.

Em 1940, Curitiba tinha aproximadamente 127 mil habitantes. O prefeito Rozaldo de Mello Leitão contratou a firma de engenharia Coimbra Bueno & Cia. Ltda. com o objetivo de conceber um plano diretor para Curitiba. Os "irmãos Bueno", como eram conhecidos Abelardo e Jeronymo Coimbra Bueno, contrataram para a elaboração do plano o urbanista francês Alfredo Agache, que já havia realizado trabalhos similares nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Santos.



FIGURA 12 – CURITIBA ANTES DO PLANO AGACHE
Fonte: www.lolocornelsen.com.br

O Plano Agache (1943), como seria denominado posteriormente, representou a primeira tentativa de ordenação da cidade vista como um conjunto (figura 12). Em termos gerais, o plano concentrou-se em três grandes áreas:

- 1) Saneamento, com a drenagem dos banhados, canalização dos rios e ribeirões e construção da rede de abastecimento de água e coletora de esgotos; arborização de ruas e avenidas, criação de parques nos extremos da cidade e criação de um horto municipal;
- 2) Plano das avenidas (circulação): descongestionamento do centro da cidade e criação das perimetrais externas (0, 1, 2 e 3) (figura 13);
- 3) Zonas especializadas: construção de um centro destinado às atividades administrativas (centro cívico), criação de um centro de abastecimento (mercado municipal), de um centro industrial (Rebouças), centro esportivo (Tarumã), centro militar (Bacacheri), alguns centros de recreação e lazer (parque rio Barigui) e de educação (Centro Politécnico) na periferia da cidade.

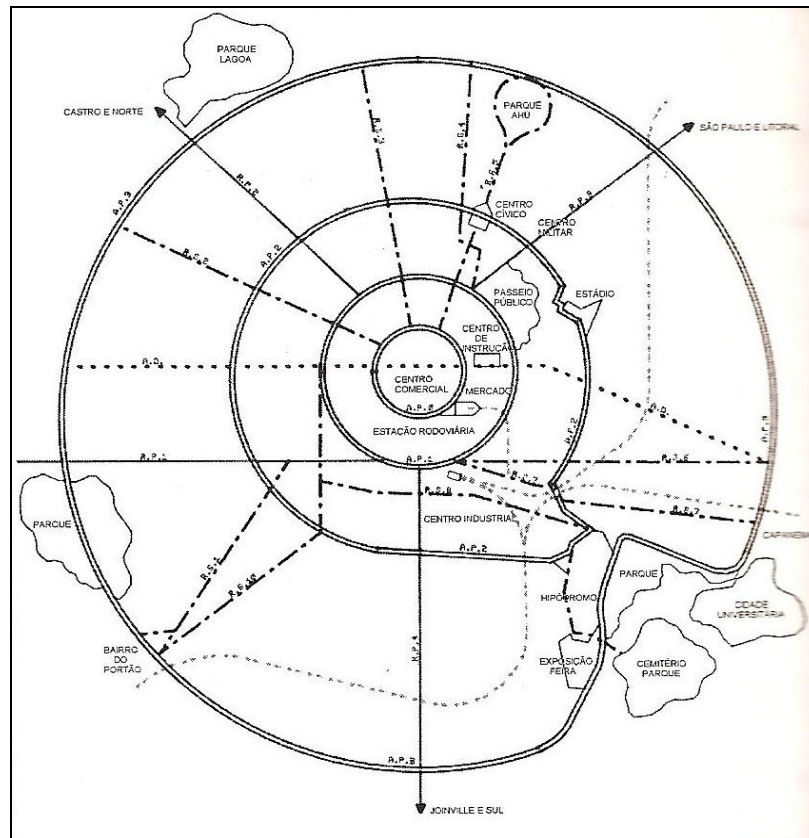


FIGURA 13 - PLANO AGACHE – PLANO DAS AVENIDAS E ZONAS ESPECIALIZADAS

Fonte: BOLETIM PMC – PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA – PLANO DE URBANIZAÇÃO (PLANO AGACHE) ANO II nº 12, 1943

===== Av. Perimetral
 - - - - - Av. Diametral
 _____ Radial Principal
 Radial Secundária

Verifica-se que o Plano dividiu a cidade em zonas funcionais e propôs um sistema de circulação com vias circulares e concêntricas. Tendo sido parcialmente implementado, as obras efetivamente realizadas foram a centralização dos prédios públicos (atual "Centro Cívico"), o centro Politécnico da UFPR, o centro militar do Bacacheri, algumas galerias de águas pluviais da rua XV de Novembro, as avenidas Visconde de Guarapuava, Sete de Setembro e Marechal Floriano. Devido ao rápido crescimento populacional, o plano se tornou ineficaz em curto espaço de tempo.

No ano de 1965, é instituído pela administração pública municipal um concurso para a elaboração do novo Plano Diretor da cidade. O vencedor foi resultado do consórcio entre as empresas SERETE e Jorge Wilhelm Arquitetos Associados, que estabeleceram o Plano Preliminar de Urbanismo (PPU), figura 14, também denominado Plano Serete. Este plano, conforme Rosário (2001), foi a matriz do Plano Diretor implantado em Curitiba a partir da década de 1970, que tinha como base uma estrutura de desenvolvimento linear (Leste-Oeste e Norte-Sul). A figura 15 mostra como era o sistema viário de Curitiba em 1966.



FIGURA 15 - SISTEMA VIÁRIO DE CURITIBA EM 1966

Fonte: IPPUC (2010).

A proposta associava concentração de serviços, habitação e infraestrutura a um sistema trinário de circulação urbana: duas vias rápidas para veículos (centro-bairro e bairro-centro) e uma via central constituída de uma via exclusiva (denominada canaleta) para o ônibus expresso com duas vias de tráfego local nas laterais e com estacionamento (figura 16).

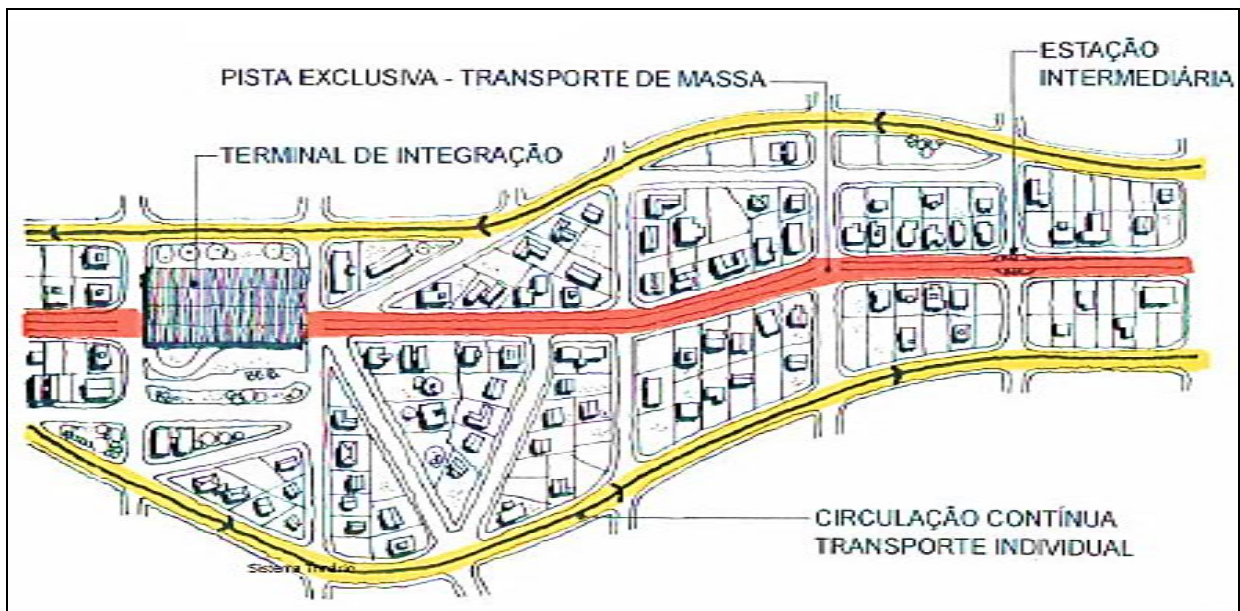


FIGURA 16 – EIXO SISTEMA TRINÁRIO

Fonte: www.senado.gov.br/sf/comissoes/ci/ap/AP20090914_transporte.pdf

A implementação desta proposta significou uma transformação radical no sistema e ambiente pré-existente, pois rasgou a cidade por cima de um sistema urbano polinuclear anteriormente instituído, dando início a um crescimento linear, sendo os denominados “setores estruturais” a espinha dorsal das áreas de expansão urbana (OBA, 2004; PLANO DIRETOR, 2004).

O foco era o transporte de massa para suprir as necessidades de uma cidade que estava crescendo e se dispersava em direção aos bairros. Os Setores Especiais Estruturais de Curitiba configuram-se como corredores trinários por onde trafegam ônibus expressos para transporte coletivo em canaletas exclusivas; veículos de passeio e motocicletas em duas vias lentas; e veículos de passeio, ônibus convencionais, motocicletas e caminhões em duas vias mais rápidas.



FIGURA 17 - EIXO DE SISTEMA TRINÁRIO

Fonte: <http://blogdoclaudemirandrade.blogspot.com/>

Em 1969, a primeira revisão do Zoneamento Urbano é realizada, e novas zonas residenciais e comerciais são definidas. Em 1972, a Lei nº 4.199 ajusta o Zoneamento para adequar as Zonas e, consequentemente, o mercado às diretrizes inicialmente estabelecidas no Plano Diretor, as alterações conformando melhor a cidade ao modelo linear.

Em 1974, o projeto da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) define novas zonas funcionais na região oeste da capital, destinando-as ao trabalho, moradia e lazer. A área foi integrada entre si e à cidade por meio das vias “conectoras”, aos eixos estruturais da cidade (eixos compostos de três vias) (figura 18).



FIGURA 18 - SISTEMA VIÁRIO EM 1975
Fonte: IPPUC (2010).

Iniciava-se então um processo de forte industrialização, também de projetos de grande porte, estabelecendo um quadro de uma economia diversificada e internacionalizada. O crescimento econômico foi acompanhado por um crescimento demográfico rápido, favorecendo principalmente a migração rural-urbana. Uma vez que, atualmente, 98% do território do município é ocupado, a cidade se expande fortemente em direção vertical, enfatizando paralelamente o fenômeno da metropolização, ou seja, um grande crescimento populacional dos municípios limítrofes (FREY, 1997; CURITIBA, Prefeitura Municipal, 2000).

O Plano Diretor atual tem a sua base no Plano de 1966 e, de acordo com o IPPUC (2004), são normas que orientam e controlam os investimentos da comunidade. Um dos mecanismos utilizados visando a consolidá-lo é a definição de obras físicas prioritárias e de investimento para cada período administrativo que será implantado sob iniciativa da municipalidade. São consideradas obras prioritárias as referentes à mobilidade urbana servindo de “suporte e indução” para o que será construído por iniciativa e competência do setor privado. O outro mecanismo é o formato de redes públicas para instalar infraestrutura e para tradicionais equipamentos municipais de cunho social, e o último, o planejamento de sistemas urbanos (serviços públicos ligados à dinâmica da cidade).

No início dos anos 1970, foram fixados objetivos para cumprir as medidas e diretrizes do Plano Diretor, o uso do solo, o transporte, as vias de circulação, a recreação, a habitação, a promoção social e o trabalho.

Inicialmente as avenidas estruturais direcionam o crescimento linear da cidade em adensamento habitacional e comercial (IPPUC, 2004).

Em 1980, conforme informações do IPPUC (2004), a dimensão social do planejamento é intensificada, investimentos públicos em escolas, centros de saúde, projetos de assistência à infância e juventude e amplos programas de abastecimento e habitação são concentrados. Nessa época, foram instaladas as Regionais Urbanas e a gerência pública das receitas tarifárias no setor de transporte coletivo municipal.

Devido às mudanças mundiais no comportamento humano nas décadas seguintes, a cidade investe em áreas de lazer, teatros, museus, locais de encontro, conservação do patrimônio e em serviços coletivos como o transporte público e coleta seletiva do lixo, sendo inauguradas as Ruas da Cidadania. As mudanças funcionais são constantes, como se descreve a seguir.

2.3.1. Mudanças Espaciais e Funcionais de Curitiba

Conforme apresentado no capítulo anterior, Curitiba passou por diversas fases em seu planejamento urbano e, em decorrência, mudanças espaciais e funcionais acabaram acontecendo.

As mudanças ocorridas em Curitiba são consequência da materialização da ação local, do planejamento urbano e do *citymarketing*, promovendo a cidade para que se torne interessante aos olhos do capital estrangeiro (SCHWARTZ, 2004).

Curitiba em 1973, com a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), na porção sudoeste do município, atraiu pela primeira vez, de forma organizada, diversas empresas europeias que instalaram suas plantas na cidade, caso da Volvo Caminhões (SANCHEZ; MOURA, 2005).

Na metade da década de 1990, o estado atraiu algumas montadoras automobilísticas para a RMC, trazendo no rastro delas outras indústrias importantes, tendo essa dinâmica contribuído de forma direta para as mudanças funcionais da cidade.

Em um primeiro momento, não existia na cidade concentração de serviços especializados direcionados a atender às novas indústrias, bem como às pessoas relacionadas a elas.

Dessa forma, para atender a esses serviços, desencadeia-se o processo de internacionalização dos setores da economia urbana, que, como Firkowski (2001) afirma, são facilmente percebidos pela entrada de supermercados, hipermercados, *shoppings centers*, hotéis, entre outros, reformulando, assim, a realidade econômica da cidade.

Essas transformações econômicas foram acompanhadas por alterações no espaço urbano onde o processo de comercialização e especulação imobiliária daria um novo sentido à internacionalização local, criando, assim, um projeto de espaço mundial, denominado “espaço de renovação” onde predominam os valores de consumo e culturais dominantes em escala mundial, visivelmente seletivos (MOURA, 2003; SÁNCHEZ; MOURA, 2005).

Os espaços de renovação não se limitam à escolha de locais para a existência de comércio e serviços diferenciados, mas também a novos locais de moradia de alta e média renda (caso do Ecoville, vulgo Mussungue), que, conseqüentemente, por outro lado, acaba trazendo população de baixa renda atraída pelo desenvolvimento e dinamismo econômico. Cabe ressaltar que essa população tem maior dificuldade de se inserir no processo de internacionalização da economia, principalmente devido à falta/baixa qualificação profissional (FIRKOWSKI, 2001). Assim, de um lado temos a criação de bairros de elite e condomínios residenciais fechados de luxo, de outro lado, invasões e/ou ocupações irregulares.

Apesar de toda a “propaganda” existente sobre o planejamento urbano de Curitiba, alguns autores afirmam que não passa de falácia. A cidade é atraente à classe média alta com a existência de empreendimentos de moradias de luxo em locais

privilegiados, mas não é preparada para receber a população de baixa renda. É influenciada diretamente pela especulação imobiliária, deixando de lado o paradigma de cidade social ou cidade justa (MOURA, 2003; FIRKOWSKI, 2001; SANCHEZ; MOURA, 2005).

Para Dauge (2010), transportes sobre trilhos, bairros multifuncionais e múltiplos centros são o segredo de uma cidade funcional e integrada socialmente. Para ele, sempre existirá um centro maior que, em geral, está ligado à história da cidade e há a possibilidade de se redistribuir a renda dos bairros que produzem muita riqueza para os mais pobres. Curitiba ainda se encontra distante dessa discussão e atualmente tenta encontrar uma melhor saída para melhorar seu sistema de transporte, e a questão da “cidade justa socialmente” ainda está distante.

Segundo Sánchez (2001), Curitiba passa a ideia de poder visionário e criativo e de inovação, fatores esses associados ao ex-prefeito e ex-governador do Paraná Jaime Lerner, que, conforme apresentado anteriormente, teve grande influência nas alterações de perfil da capital paranaense, criando um processo de descentralização do polo industrial brasileiro com a vinda das montadoras para a RMC.

A requalificação da imagem de uma determinada cidade está associada à modernização e renovação urbanística através do que Dauge (op.cit) denomina de múltiplos centros e Sánchez (op.cit) coloca como “novas centralidades”. Para Warnaby et.al. (1998), os centros surgem ou são mantidos de acordo com a vantagem competitiva existente e o dinamismo da cidade. Alguns centros prevalecem a outros conforme a gama de serviços ofertados, o ambiente físico existente, opções de cultura e lazer, áreas verdes e a segurança. Fuentes e Sierralta (2004) corroboram Warnaby et al. quando afirmam que a conformação dos novos centros urbanos (ou subcentros) e a transformação da estrutura funcional das cidades não estão apenas vinculadas ao marketing ou à construção de bairros, mas sim à transformação do padrão de consumo e das alterações qualitativas e quantitativas e da localização de centros culturais, hipermercados, hotelaria de nível internacional, restaurantes, *shoppings centers* e centros culturais, entre outros.

2.3.2. A Industrialização do Paraná e de Curitiba

O nascimento e o crescimento da indústria no Paraná remontam ao começo do século XIX. As primeiras indústrias, na área ervateira, surgiram em 1820 e se localizavam inicialmente nos municípios de Morretes e Antonina, litoral do Estado.

Com a evolução da produção (o vapor substituindo a tração hidráulica) a partir de 1856, os engenhos passaram a se transferir para a capital paranaense. Na década de vinte, tiveram início o declínio da indústria ervateira e a ascensão da indústria madeireira.

A partir dos anos trinta, o Paraná passa por um período de expansão agropecuária. O crescimento das lavouras de café no norte do Estado marcou um novo ciclo na economia paranaense. Na década de quarenta, houve o aumento da produtividade do setor cafeeiro, e a indústria madeireira perdeu o destaque e prestígio relativo que detinha no mercado. De acordo com Padis,

[...] a cafeicultura paranaense, no mesmo tempo em que foi a maior responsável pela rápida transformação econômica registrada no Estado, em razão da forma como se desenvolveu e se estruturou, criou barreiras e limitações no aparecimento de outras atividades econômicas especialmente industriais. Foi assim que, pelos condicionantes históricos criados, os efeitos multiplicadores dos investimentos realizados fizeram-se sentir num sentido: ampliaram-se ou criaram condições de desenvolvimento às atividades ligadas ou decorrentes de cafeicultura. (1981, p.194)

Para o autor, a cafeicultura acabou criando barreiras e limitações ao aparecimento de novas indústrias naquela época. Na década de cinquenta, o governo estadual, preocupado com o empobrecimento da economia paranaense, cria uma comissão de nível estadual para elaborar o "Plano de Desenvolvimento Econômico" - PLADEP. De acordo com a comissão de coordenação, verificou-se que a posição agrícola do Paraná em relação à produção brasileira era uma das causas de seu subdesenvolvimento, e a instabilidade da economia local tornou-se mais evidente, afinal estava fundamentada no setor primário, o qual dependia da cultura cafeeira. A Comissão chegou à conclusão de que a expansão econômica era imprescindível, mas só seria possível se "os poderes públicos criassem o clima propício à expansão e instalação de novas indústrias" (MAGALHÃES FILHO, 1995)

A industrialização passa a ser a opção do governo do Estado para alavancar a economia estadual. O estado precisava então criar condições para que as indústrias se instalassem, tais como estradas e distribuição de energia elétrica, preparação que leva quase vinte anos.

Foi na década de setenta que a economia paranaense ingressa definitivamente numa etapa de expansão industrial, que, conforme Banzatto (2001), se deve ao quadro nacional favorável, uma vez que a taxa de inversão se elevou, ampliado por algumas vantagens internas como a disponibilidade de infraestrutura, a existência de mecanismos institucionais de estímulo à atividade produtiva e a existência de uma agricultura dinâmica, capaz de responder rapidamente à política de incentivo, à associação indústria/agricultura.

De acordo com Lourenço (2006), a economia estadual passou por uma adequação na década de 1990, perseguindo o aprimoramento de ações e incentivos à sustentação e diversificação da estrutura produtiva regional. Para o autor, foram sete os pilares que sustentaram a economia do Estado nessa década, são eles:

1. Elevação da produtividade e diversificação agrícola em virtude do esgotamento de terras mais aptas a serem incorporadas ao processo produtivo;
2. Acentuação da verticalização das cadeias agroindustriais na direção da implantação dos estágios finais de beneficiamento, da maior agregação de valor à produção primária e da diminuição da grande dependência da obtenção de reduzidas margens propiciadas pela simples comercialização de *commodities*;
3. Consolidação do polo automotivo;
4. Expansão e modernização do complexo madeireiro e papelero;
5. Busca de restauração das bases de funcionamento do Mercosul;
6. Melhor aproveitamento das vocações e desenvolvimento das aptidões regionais, nas suas diferentes escalas, envolvendo novos atores locais ativos, inclusive na perspectiva de reconstrução de espaços, como os consórcios de municípios; e

7. Ampliação da retaguarda infraestrutura I, mediante a otimização do tripé transportes, energia e telecomunicações e a expansão da base estadual em ciência e tecnologia (C&T).

Na segunda metade da década de 1990, o desempenho instável da indústria paranaense refletiu os impactos da política econômica, voltada à administração dos efeitos das crises internacionais sobre o balanço de pagamento, além de alguns condicionantes específicos, como o descenso conjuntural dos preços internacionais das *commodities* agrícolas, afetando a rentabilidade e a produção da agroindústria paranaense.

Em compensação ao desempenho moderado, a indústria paranaense deu sinais consideráveis de aumento da qualidade e da produtividade, bem como de retomada nos investimentos referentes à modernização do setor. A estrutura produtiva do parque estadual passou por processo de racionalização via redução do emprego (que cresce apenas 1,16% entre 1992 e 2000, segundo a FIEP), com decorrente elevação nos níveis de eficiência, complementada nos anos seguintes pelos ganhos de eficiência advindos da modernização nas novas plantas e nas preexistentes, tabela 3, e nas transformações qualitativas nas estruturas produtivas e empresariais, com a entrada de empresas importantes do Estado na dinâmica de grandes grupos internacionais (NOJIMA, 2002).

Atividade	Participação (%)
Automobilística	64,70
Alimentar	9,89
Madeireira	7,94
Siderurgica e Metalúrgica	4,02
Outros	13,45
Total	100

TABELA 3 - INVESTIMENTOS INDUSTRIAIS ANUNCIADOS SEGUNDO ATIVIDADE 1995/2000
Fonte: Iparides.

Curitiba é uma cidade que ocupa 435 km², contando com aproximadamente 1,600 mil habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), aferidos no Censo de 2000.

Entre 1970 e 1980, a cidade cresceu 5,8% ao ano (SANTOS, 1996) e, de acordo com o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), entre 1996 e 2000, a cidade cresceu 1,83%, fatos que a colocam como uma cidade grande.

É possível de observar características e categorias espaciais relevantes de diversas épocas, tais como o modelo rodoviário, a especulação fundiária e imobiliária, os problemas de transporte a extroversão e periferização da população como apontado por Santos (op. cit.) sobre a organização interna das cidades.

Para Souza (2003), quando uma cidade cresce e se destaca das demais, apresentando-se como uma “área de influência econômica, pelo menos regional, então não se está mais diante de uma simples aglomeração, mas de uma metrópole”. Ultramari; Duarte (2006) afirmam que a cidade de Curitiba ocupa uma posição de Metrópole Nacional, fato que, conforme Corrêa (1997), faz com que os processos sociais de uma metrópole sejam “um produto de economia de mercado, afetada direta e indiretamente pela industrialização”.

Souza (2003) e Santos (1996) colocam que no Brasil, na década de 1970, foram criadas nove regiões metropolitanas, inclusive a de Curitiba. Foi um reconhecimento formal das metrópoles, e segundo os autores, a razão desse reconhecimento foi dupla: a primeira razão foi a de tornar mais racional o reconhecimento dos chamados serviços de interesse comum (destinação do lixo, abastecimento de água, proteção ambiental entre outros); e a segunda foi de “geopolítica interna”, atendendo aos interesses do regime instalado pelo movimento militar de 1964, de intervir com maior facilidade nesses espaços-chave da vida econômica e político-social brasileira. Com a Constituição de 1988, a incumbência de criar regiões metropolitanas passou da União para os Estados (SOUZA, 2003).

Curitiba e a RMC passam por um acentuado processo de transformação durante as décadas de setenta e oitenta, caracterizado pelo dinamismo e diversificação do parque industrial.

O Paraná ansiava pela mudança econômica do estado, e Curitiba, buscando atrair um grande número de indústrias em 1973, cria a “Cidade Industrial de Curitiba”

(CIC) que, de acordo com Tavares (2005), foi o marco inicial do processo de industrialização da região metropolitana de Curitiba.

Seguindo a esteira da política nacional da época (1970) de incentivo para atração do grande capital ou do capital internacional, a Prefeitura de Curitiba estabeleceu alguns benefícios para as indústrias que viessem se instalar na CIC, como, por exemplo, isenção de impostos prediais e de serviços.

A produção dos gêneros tradicionais como madeira e produtos alimentares perdeu a importância na economia do Estado a partir dos anos oitenta, e produtos mais sofisticados, de maior grau de elaboração da matéria-prima (distantes da agroindústria), passaram a ter lugar de destaque.

Essas transformações na estrutura industrial e no aparelho produtivo da economia do Estado, ao tender subtrair da indústria paranaense seu caráter agro-industrial, acabaram por transformar também seu comportamento locacional (BANZATTO, 2001). Se a agroindústria, mais racional, buscava a proximidade das fontes de matérias-primas, a nova indústria se distanciava delas tanto técnica quanto geograficamente, tendendo a se localizar e se expandir nas proximidades do grande centro urbano-industrial do Estado, a cidade de Curitiba, buscando os benefícios das economias de aglomeração e, como na época, década de oitenta, existia um ambiente propício para esse desenvolvimento, a RMC acabou levando vantagem no desenvolvimento industrial.

Para Banzatto (2001), essa propensão concentradora da RMC é derivada de economias externas, de setores mais modernos e, na maioria, proveniente de outros países ou regiões, complementares ao mercado nacional e desvinculados, com algumas exceções, do restante da economia paranaense, que utiliza principalmente a infraestrutura implantada em Curitiba, como também pela maior disponibilidade de base em pesquisa científica e tecnológica e de infraestrutura física, fatores esses que auxiliaram a consolidar a RMC.

E é a década de noventa que se caracteriza por ser o período de consolidação dos grandes eixos de transformação da economia da RMC, em particular o intenso crescimento e diversificação da indústria de transformação e dos serviços e a expansão

da área de ciência e tecnologia, podendo-se afirmar que foi essa a década determinante da mudança no padrão de desenvolvimento da RMC, consolidando-a na condição de metrópole (DECHAMPS, 2004). No contexto dessas mudanças, há uma nítida diferenciação das atividades econômicas dentro do espaço regional, existindo uma maior complexidade de suas funções urbanas e de integração efetiva nas redes de cidades brasileiras (COMEC, 2002), posição essa corroborada por Firkowski (2001, p. 15):

A despeito da constituição oficial da Região Metropolitana de Curitiba ter se dado na década de 70, o processo de metropolização assume significado real apenas na década de 90, quando parcelas significativas das atividades econômicas – principalmente a fabril – e da população passam a se distribuir pelos municípios componentes do aglomerado metropolitano, aproximadamente doze municípios, em contraposição aos vinte e cinco que fazem parte da Região Metropolitana [...] ⁴.

A década de noventa foi um marco para a RMC. De acordo com Dechamps (op. cit), nessa década ocorreu uma forte concentração industrial na RMC, especialmente pelas indústrias de ponta responsáveis pela produção de bens duráveis, geradoras de maior valor adicionado fiscal (VAF). E a participação do PIB da RMC no total do Estado aumentou de 39,1%, em 1991, para 41,8%, em 2000. A participação do valor da transformação industrial na RMC de Curitiba no total da indústria brasileira aumentou de 2,9% para 3,3%, o que equivale a 13,8% de taxa de crescimento. Para poder fazer um comparativo, em 1996, a indústria da Região Metropolitana de São Paulo era 7,8 vezes maior do que a existente em Curitiba. Em 2000, essa proporção caiu para 5,3 vezes.

Quando analisada a participação de renda da RMC na economia, verifica-se uma forte concentração no primeiro anel metropolitano ⁵, que, em seu conjunto, responde por 41% do VAF do Paraná e por 96% do VAF gerado na RMC. Segundo Dechamps (2004), somente três municípios se destacam nesse conjunto: Curitiba, respondendo por 19,9%; Araucária, por 11,0%; e São José dos Pinhais, por 5,4%, perfazendo 36,6%

⁴ Segundo a autora, são eles, além de Curitiba, Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais.

⁵ O primeiro anel se refere ao grupo que faz divisa com Curitiba, dentro de um modelo radiocêntrico e é uma mancha contínua de ocupação: Curitiba – polo –, Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais

do VAF do Estado. A participação dos demais municípios é muito próxima ou inferior a 1%. O Observatório das Metrópoles afirma que esses três municípios são responsáveis por 81% de toda a renda gerada na região, ficando Curitiba com 49%, Araucária com 16% e São José dos Pinhais também com 16%. Segundo o Observatório, esses municípios são os que apresentam a maior diversidade econômica da região. Araucária, devido à refinaria da Petrobrás e da existência de um polo industrial, assegura um padrão de renda e de arrecadação bastante superior à média da região. São José dos Pinhais, na segunda metade dos anos noventa, teve a implantação de um polo automotivo que também exerceu forte impacto sobre a renda e a arrecadação municipal.

No final de 1995, a empresa francesa *Regie Nationale des Usines Renault* decide atuar em território brasileiro, e São José dos Pinhais – RMC – é escolhida para a instalação de sua fábrica. Esse fato acabou por trazer a implantação de duas outras indústrias automobilísticas, a Audi/Volkswagen e a Chrysler (que anos mais tarde encerrou suas atividades) e, como efeito cascata, dezenas de fornecedores indispensáveis a essas indústrias também acabaram se instalando nas proximidades.

Simultaneamente a todo esse processo, a prefeitura de Curitiba inicia os esforços na constituição de um polo de produção de software com vistas na exportação desses produtos na tentativa de se criar um polo tecnológico na cidade.

Essas transformações relacionadas com uma nova dimensão econômica, em especial no âmbito da indústria, dos serviços e do comércio especializado, foram acompanhadas em Curitiba também por significativas alterações no espaço urbano (MOURA, 2003).

O crescimento/desenvolvimento econômico de uma cidade envolve um aumento quantitativo de bens e serviços e qualitativo, em termos sociais. Indicadores, como, por exemplo, a ampliação da oferta de serviços (atendimento odontológico e médico, serviços de transportes, disponibilidade de vagas nas escolas e telecomunicações) também é reflexo do desenvolvimento.

Curitiba e sua Região Metropolitana estão se tornando um dos mais importantes polos da indústria automobilística nacional e do Mercosul, o que faz, principalmente para Curitiba, que o setor de serviços tenha uma forte expansão (MACEDO, VIEIRA, MEINERS, 2002), e a hotelaria acompanhou essa tendência, tendo ocorrido um aumento no número de estabelecimentos de 1990 a 2003, de 125% (RAMOS VILLANUEVA; LOTZ, 2003).

2.3.3. A Industrialização e a Internacionalização de Curitiba

Curitiba tem sido considerada uma das cidades brasileiras mais atraentes para se investir conforme a Revista Watson Wyatt (2007), a 2º melhor cidade para negócios no país e a 5º da América Latina, de acordo com a Revista América Economia (2005/2006). O Ipea (2005) a classifica como o 2º polo de inovação tecnológica do país, a Revista Veja (2007) a aponta como o melhor destino de negócios e no ranking da Revista Exame (2006), ela está como 3º colocada em campeãs de infraestrutura .

Conforme informações da Agência Curitiba (2007), as taxas de crescimento da economia de Curitiba são superiores à média nacional. Nos últimos cinco anos, o Produto Interno Bruto (PIB) da cidade registrou um crescimento nominal superior a 73%, saltando de R\$ 20,5 bilhões, em 2002, para quase R\$ 36 bilhões, em 2007.

De acordo com a Agência Curitiba (op.cit.), nos últimos anos, os investimentos realizados na rede hoteleira são evidentes. E uma hotelaria que era basicamente composta por hotéis tradicionais, muito dos quais familiares, passou por modificações com a entrada de bandeiras nacionais e estrangeiras como visto ao longo desse trabalho.

	1970	1980	1991	1996	Taxa de crescimento (%)		
					70-80	80-91	91-96
Curitiba	609.026	1.024.975	1.215.035	1.476.253	5,34	2,29	2,34
RMC	875.269	1.497.308	2.061.520	2.431.804	5,78	2,95	3,36
Paraná	6.929.068	7.929.392	8.448.658	9.003.804	0,96	0,58	1,28

QUADRO 5 - CRESCIMENTO POPULACIONAL DE 1970 A 1996
Fonte: Prefeitura Municipal de Curitiba.

Na década de 1970, com a instalação da Cidade Industrial de Curitiba, verifica-se um aumento populacional significativo, se compararmos o crescimento de Curitiba em proporção com a Região Metropolitana, tendo ocorrido na década de setenta para oitenta um intenso crescimento populacional na capital e na RMC, quadro 5, desempenho superior à média do estado.

O Censo Demográfico 2000 aponta para uma população de 1,58 milhões na cidade de Curitiba e de 2,6 milhões na RMC, e este contingente de pessoas está distribuído atualmente em vinte e cinco municípios, existindo uma forte interação entre doze desses municípios, que formam um aglomerado em torno da capital paranaense.

Outro indicador que serve para identificar o aumento da internacionalização da economia são os serviços especializados e corporativos, base de suporte para as multinacionais (SASSEN 1998^a; CHESNAIS, 1996). O Ippuc mantém dados sobre os serviços de Curitiba por bairros como mostra o quadro 6.

Bairro	2004	2006	2007	2008	Variação 2004/2008 em %
	Serviços	Serviços	Serviços		
Bigorriho	1,253	1,465	1,548	1,735	38.5
Cidade Industrial	1,379	1,744	1,876	2,068	50.0
Mossunguê	236	332	352	412	74.6
Santo Inácio	139	151	158	166	19.4
São Francisco	1,016	1,279	1,347	1,375	35.3
Batel	1,770	2,107	2,206	2,270	28.2
Alto da XV	729	882	928	1,005	37.9
Portão	1,346	1,664	1,757	1,917	42.4
Centro	8,669	10,572	11,033	11,905	37.3
Água Verde	2,276	2,826	2,938	3,264	43.4
Centro Cívico	939	1,095	1,144	1,256	33.8
Rebouças	1,734	2,012	2,091	2,257	30.2
Prado Velho	383	466	483	453	18.3
Total Ceral de todos os bairros de Curitiba	46,036	55,691	58,523	63,196	37.3

QUADRO 6 - ESTABELECIMENTOS POR SETOR ECONOMICO DE SERVIÇO SEGUNDO ALGUNS BAIRROS DE CURITIBA

Fonte: Ippuc (2010).

Os estabelecimentos considerados pertencentes ao setor econômico de serviços tiveram aumentos significativos no período de quatro anos (2004 a 2008) conforme verificado. O maior crescimento foi no bairro do Mussunguê com um aumento de 74,6%, fato esse que se deve ao desenvolvimento da construção civil e à abertura de um Shopping Center e outras diversas lojas no bairro.

A Distribuição dos empregos por setor de atividade econômica em Curitiba, de acordo com a Companhia de Desenvolvimento de Curitiba (2007), é: serviços, 64,52%; comércio, 18,14%; e indústria, 16,85%.

A maior parte dos estabelecimentos econômicos de Curitiba (97,07%) se caracteriza como microempreendimentos, fazendo parte principalmente do setor de serviços.

Outro indicador que revela o aumento da demanda e as mudanças ocorridas na capital paranaense é a movimentação do aeroporto que serve à capital, o Aeroporto Internacional Afonso Pena, entre os anos de 1990 a 2008, conforme verificado no quadro 7.

ANO	POUSOS E DECOLAGENS	PASSAGEIROS (emb. + desemb)	CARGA AÉREA
1990	30,125.00	950,109.00	4,530,174.00
1995	36,646.00	1,272,522.00	4,272,955.00
1998	62,610.00	2,040,407.00	10,284,997.00
2003	54,610.00	2,512,790.00	20,729,587.00
2004	48,578.00	2,610,788.00	25,499,371.00
2005	58,050.00	3,393,079.00	24,616,883.00
2006	56,934.00	3,532,879.00	22,287,769.00
2007	62,563.00	3,907,275.00	23,685,980.00
2008	69,076.00	4,281,354.00	25,724,753.00

QUADRO 7 - MOVIMENTO NO AEROPORTO INTERNACIONAL AFONSO PENA - REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - 1990 A 2008

Fonte: Infraero (2010).

Tendo como referência o ano de 1990, verifica-se um significativo aumento na movimentação do aeroporto cujo volume de pousos e decolagens mais que duplicou, com um aumento de pouco mais de 120%. No número de passageiros, o aumento foi de mais de 350% e no de cargas foi superior a 460%, isso se deve à elevação do

aeroporto à categoria internacional. Firkowski (2005), citando Camagni (1993), afirma que os aeroportos são importantes por caracterizarem a nova lógica de organização espacial em rede, demonstrando a relevância das relações da cidade com o seu exterior tanto no âmbito nacional quanto internacional.

É possível se verificar o impacto da vinda das montadoras e de empresas multinacionais para a Região Metropolitana de Curitiba pelo aumento populacional (quadro 8).

Local	1970	1980	1991	2000	2009*
Curitiba	609.03	1.024.975	1.315.035	1.587.315	1.851.215*
Região Metropolitana	901.96	1.703.787	2.319.526	3.053.313	3.307.945*

QUADRO 8 - CRESCIMENTO POPULACIONAL DE CURITIBA E REGIÃO METROPOLITANA
Fonte: IBGE – Agência Curitiba Org: Villanueva 2009 * Estimativa

A atração das montadoras para a Região Metropolitana de Curitiba foi devida à gestão urbana, conforme Oliveira (2005):

As gestões urbanas cada vez mais estão sendo influenciadas por estas visões e vêm ressaltando a necessidade de fomentar o dinamismo e as vantagens competitivas de cada cidade. Dentre estas novas políticas urbanas, podemos citar os grandes projetos de revitalização de centros e áreas degradadas, os planos estratégicos, as políticas de *city marketing* etc.

Todas, com o objetivo de tornar as cidades atrativas ao capital global e, desta forma, inserir a localidade no “comércio internacional de cidades”. Com ênfase no papel das cidades como “motor do crescimento mundial”, a justificativa para a implementação de tais políticas é dada pelo potencial de geração de renda e emprego dos investimentos atraídos a partir destas iniciativas (106).

As visões mencionadas pela autora são as diferentes visões existentes sobre a dinâmica regional: alguns afirmam que as pequenas e médias empresas têm um papel central, outros defendem a dinâmica regional sendo fortalecida por grandes corporações transnacionais. Para a autora, o que se deseja é tornar a cidade atraente aos olhos do capital internacional. Vainer (2000) corrobora Oliveira quando afirma que a cidade é uma mercadoria muito complexa.

O que é vendido através de artifícios como o *city marketing* são atributos específicos da cidade, aqueles que representam “insumos” ao capital internacional,

como, por exemplo, parques tecnológicos e industriais, qualidade de vida, centros de convenção, segurança etc. A seleção de determinadas cidades como mercadoria é feita pelo mercado externo e, desta forma, a cidade se torna “[...] uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, visitantes e usuários solváveis” (VAINER, 2000, p. 3).

Com a entrada de corporações transnacionais, ocorre uma internacionalização da economia, e seus efeitos se diversificam e se aprofundam. E ao mesmo tempo em que a cidade se insere nessa dinâmica planetária, parece que ela se desloca de sua realidade regional.

Para Nojima (2002), em 1970, houve uma ampliação quantitativa e qualitativa das bases de operação econômicas e industriais no Paraná que, na década de 1990, pelas transformações na economia do país, foram retomadas.

Para o autor, a intenção nesses dois momentos foi a mesma: promover a industrialização por meio da atração de capitais externos, introduzindo gêneros inexistentes ou com pouca expressão na estrutura produtiva da RMC. Para Motim, Firkowski e Araújo (2002), a diferença fundamental foi o predomínio da indústria de material de transporte na fase mais recente.

Sassen (1998^a) afirma que, de uma forma geral, as cidades onde a internacionalização da economia se acentua, antes de qualquer coisa, precisam ser pensadas para além do Estado-Nação, e a geografia torna-se extremamente importante para o desenvolvimento desse novo mundo, em função de uma nova lógica espacial mundial que se torna evidente e é marcada pela prosperidade de um número limitado de cidades e pelos fluxos que entre elas se estabelecem. A existência de uma nova geografia de transações internacionais evidencia-se, e, segundo a autora (2003), a Nação deixa de ser a unidade de análise espacial preferencial por causa dos fluxos transfronteiriços característicos da internacionalização da economia, resultando em articulações que extrapolam os sistemas estatais, incluindo empresas e mercados cujas operações se efetuam a nível global.

O que ocorreu com a hotelaria curitibana não foge às considerações da autora, visto que, com a chegada das montadoras automobilísticas, redes hoteleiras internacionais iniciaram suas atividades em Curitiba, uma vez que a cidade é o local preferencial para os investimentos das empresas no cenário atual da internacionalização da economia, e o espaço competitivo criado pela globalização acaba por induzir as cidades a responder estrategicamente com ações voltadas para atrair investimentos externos (VÁZQUEZ-BARQUERO, 2000).

Essa política adotada na década de 1990 de incentivo à instalação de empresas globais visou a constituir um clima local mais atraente aos investimentos externos e pode ser considerada imprescindível às transformações ocorridas na economia da capital paranaense (MOSSATO, 2007).

Segundo Sassen (1998b), as formas espaciais e organizacionais decorrentes da globalização fizeram das cidades um tipo de lugar estratégico e dos serviços especializados, insumos imprescindíveis.

Esses serviços especializados podem ser vistos como parte integrante da capacidade de fornecimento de uma determinada economia e, de acordo com a autora, englobam principalmente as questões legais, financeiras, de gerenciamento geral; projetos arquitetônicos, administração; tecnologia da produção, distribuição da venda por atacado, inovação; desenvolvimento; administração; tecnologia da produção; transporte; comunicação; manutenção; publicidade; segurança, armazenamento; e serviços de limpeza para as empresas.

Esses serviços são considerados parte integrante da capacidade de fornecimento de uma determinada economia, e os denominados “serviços corporativos” podem ser definidos como uma cadeia de indústria que atende ao mercado consumidor e empresarial ao mesmo tempo por meio de serviços financeiros, seguros, serviços legais, associações profissionais, atividades imobiliárias, contabilidade e atividades bancárias (SASSEN, 1998 a). Portanto, as cidades são espaços privilegiados pela concentração de serviços que são fundamentais para a internacionalização da economia.

A internacionalização crescente dos serviços corporativos e do comércio especializado em Curitiba, a partir de 1993, ocorre de acordo com a afirmação de Castells (1999, p.439), para quem “os principais processos dominantes em nossa sociedade são articulados em redes que ligam lugares diferentes e atribuem a cada um deles um papel e um peso em uma hierarquia de geração de riqueza, processamento de informação e poder, fazendo que isso, em última análise, condicione o destino de cada local”, lembrando que no caso de Curitiba, diferentemente de cidades localizadas em países desenvolvidos, a internacionalização está relacionada diretamente com a chegada das montadoras automobilísticas.

Com as transformações econômicas ocorridas em Curitiba, as novas atividades econômicas não se distribuem de forma similar no espaço intraurbano tampouco por todo ele. As atividades se localizam em diferentes lugares e de forma seletiva, privilegiando alguns espaços que compõem a cidade.

Essas disparidades, de acordo com Moncayo (2004), configuram marcas da geografia econômica mundial e colocam os impactos territoriais derivados da internacionalização da economia como numa questão importante da agenda do desenvolvimento contemporâneo.

Benko (2000) afirma que as especificidades territoriais são essenciais na determinação das vantagens competitivas das cidades e que são relevantes para a localização de atividades associadas a um padrão diferenciado de consumo, valorizando as escolhas realizadas. A efetivação desta realidade ao longo da economia das metrópoles acaba fazendo com que um determinado bairro ou região venha a emergir em detrimento do tradicional centro da cidade.

Conforme demonstrado, os autores consideram o setor de serviços de vital importância na economia e na sua internacionalização, tendo sido eleitas as atividades do setor a hotelaria objeto de análise dessa tese, visto que Curitiba passou por dois momentos marcantes de industrialização ao longo de sua história, como apresentado ao longo desse trabalho, podendo-se verificar as mudanças decorrentes desse processo ao longo dos anos.

2.4. Turismo

Desde as origens o homem se deslocava por diferentes razões: caça, guerra, comércio, religião e lazer, entre outras coisas. Os romanos viajavam em busca de novas conquistas territoriais e também para descansar. Com o decorrer do tempo, mais precisamente no Iluminismo, as classes sociais mais abastadas empreendiam viagens culturais por períodos de dois anos (em média), denominadas de *Gran Tour*. A atividade, que durante muito tempo era realizada por poucos, a partir da metade do século XX passa a se tornar um fenômeno de massa.

A atividade turística é um acontecimento relativamente novo e estudos acadêmicos são recentes. Entretanto, pela importância econômica da atividade, seu impacto sobre a economia, sociedade e ambiente é significativo para que o tema mereça atenção acadêmica.

Para Tomé (2006:44), o turismo “é um dos mais importantes fenômenos de caráter socioespacial do século XXI, mas já na segunda metade do século XIX, apresentava importantes fluxos [...]”

Ao se pensar no desenvolvimento do conceito turismo, cabe destacar que desde a primeira metade do século vinte, estudiosos desenvolviam pensamentos relacionados à análise de uma: [...] soma de fenômenos e de relações que surgem das viagens e das estâncias dos não residentes, [...]. (OMT, 2001: 37), realizadas por motivos diversos a localidades distantes onde não exista uma previsão de migração, e sim de permanência temporária.

Na década de 1980, Burkart e Medlik definiam o turismo como: “os deslocamentos curtos e temporais das pessoas para destinos fora do lugar de residência e de trabalho e as atividades empreendidas durante a estada nesses destinos” (1981, *apud* OMT, 2001).

Mathieson; Wall (1990) definem turismo como o movimento temporário de pessoas para locais de destinos distintos de seus lugares de trabalho e moradia, incluindo também as atividades exercidas durante a permanência desses viajantes nos locais de destino e as facilidades para promover suas necessidades.

Posteriormente, outros autores propuseram a delimitação do conceito usando como referência a demanda ou a oferta, sendo esses os componentes primordiais para a realização da atividade turística. Cooper afirma que a Organização Mundial do Turismo (OMT) consegue retratar sua essência ao defini-la como “as atividades das pessoas que viajam ou permanecem em lugares que não o seu ambiente normal por não mais do que um ano consecutivo, por lazer, trabalho ou outras razões”. (OMT, 1994, *apud* COOPER *et. al.*, 2001: 42). Ficam evidentes que o deslocamento e a permanência em um local fora do local de residência são fatores que definem a atividade, sendo comuns a todas as definições encontradas.

Grande parte das pessoas pensa que o turismo significa a realização de viagens a descanso e lazer, normalmente nas épocas de férias escolares ou do trabalho, porém, turismo é mais do que viagens a passeio. Viagens a negócio ou eventos também são turismo.

Para Fratucci (2005), o fenômeno é visto como um dos indicadores mais significativos para entender o fenômeno da globalização e os movimentos sociais. Sendo típico da sociedade capitalista e industrial moderna, o “turismo apresenta imbricações espaciais e territoriais diversificadas e passíveis de análises várias, conforme a escala de observação proposta” (FRATUCCI, 2005: 81). Para a autora, ele produz e consome espaços.

Para Cooper et al. (2001), o turismo é multidisciplinar, englobando, por exemplo, disciplinas como economia, administração, geografia, marketing, direito, transporte, administração de hotéis e restaurantes, psicologia, sociologia, antropologia entre outras. Fratucci (op. cit.) corrobora Cooper quando afirma que “a sua velocidade de reprodução está acima da maioria das atividades humanas, alimentando-se, quase sem escrúpulos, dos mais variados setores do conhecimento humano”. Colocar o turismo a ser estudado como uma disciplina específica, torna-o impossível de ser compreendido por ser um fenômeno social multifacetado, havendo necessidade de estudá-lo de forma multidisciplinar.

Para Beni (1998: 48), o turismo “deve ser considerado um sistema aberto que, conforme definido na estrutura de sistemas, permite a identificação de suas características básicas, que se tornam elementos do sistema”: oferta e demanda turísticas.

A oferta turística engloba tudo o que o núcleo receptor tem a oferecer. Suas principais características são imobilidade dos recursos, impossibilidade de estoque e a dependência da concorrência de mercado e do interesse do cliente (VALLS, 1996; KOTLER, BOWEN e MAKENS, 1997; BALANZÁ, NADAL, 2003).

A demanda turística visa a satisfazer uma necessidade cultural, espiritual, sociológica e de lazer, sendo uma das forças que compõem o mercado turístico. A demanda turística apresenta características próprias que são: a sazonalidade, que é o desequilíbrio ou oscilação na utilização de serviços turísticos; a elasticidade, que é o grau de sensibilidade às mudanças na estrutura de preço ou nas diversas condições econômicas do mercado; e a sensibilidade com relação aos aspectos políticos, econômicos e climatológicos (BENI, 1998; OLIVEIRA, 2002; COOPER AT. ALL, 2001).

Beni (1998) afirma que o mercado turístico é composto pela infraestrutura de acesso que permite o deslocamento do turista; pela infraestrutura básica urbana, também utilizada pela população local; e pela superestrutura, como os museus, teatros, cinemas, centro de convenções e outros formadores do produto turístico. Reforça-se o fato de que o objeto do turismo se traduz no equipamento receptivo e no “fornecimento de serviços para a satisfação das necessidades do turista”, e conceitua bens turísticos como todos os elementos objetivos e subjetivos disponíveis, passíveis de preço.

Para Beni (1998:38), os bens turísticos podem ser:

1. *Materiais* (monumentos, museus, galerias de arte, praias e outros) e *imateriais* (clima, paisagem e outros);
2. *Imóveis* (terrenos, casas, hotéis, museus, galerias e outros) e *móveis* (produtos gastronômicos, artísticos, artesanais e outros);
3. Duráveis ou perecíveis (artesanais ou produtos gastronômicos);
4. De consumo (bens que satisfazem diretamente as necessidades dos turistas) e de *capital* (os que são utilizados para a produção de outros bens);
5. *Básicos, complementares e interdependentes*;
6. *Naturais ou artificiais*.

Portanto, o produto turístico é o conjunto de bens materiais e imateriais postos à disposição do consumidor com o objetivo de satisfazê-lo.

A hotelaria faz parte do turismo, com verificado anteriormente, no conjunto de equipamentos, bens e serviços de alojamento, que, segundo Beni (op.cit.), representam um conjunto de edificações, instalações e serviços indispensáveis ao desenvolvimento da atividade.

2.4.1. Turismo no Brasil e no Paraná

Em 2009, sob o impacto da crise mundial financeira e da recessão econômica que se seguiu, as chegadas de turistas internacionais caíram 4,2%. As receitas do turismo internacional atingiram US\$ 852 bilhões de dólares (611 bilhões de euros) em 2009, correspondendo a uma diminuição em termos reais de 5,7% comparado a 2008.

Os seis primeiros meses de 2010 presenciaram um aumento de 7% nas chegadas de turistas internacionais, segundo o Barômetro da Organização Mundial de Turismo (2010), sendo a Ásia o continente que apresentou o maior crescimento (14%) e as Américas permaneceram estáveis com um crescimento de 7%.

Conforme dados do Banco Central, em 2009 os gastos de turistas estrangeiros em visita ao Brasil somaram US\$ 5,305 bilhões, o segundo melhor ano da série histórica do BC, iniciada em 1947 – ressalte-se que 2009 foi um ano em que o turismo sofreu os efeitos da crise financeira internacional. O crescimento na entrada de divisas alcançou 114%, comparativamente a 2003, ano em que a Embratur iniciou o trabalho de promoção turística mundial, com foco no aumento da permanência e do gasto dos turistas estrangeiros no Brasil. O valor auferido em 2009 só é menor (8,30%) do que o acumulado em 2008, quando US\$ 5,785 bilhões ingressaram no País mediante o turismo internacional (MTUR, 2010).

O Ministério do Turismo tem investido em projetos voltados para o crescimento do mercado interno de viagens. Em 2009, os resultados dessas medidas foram evidenciados em números, e foi alcançado número recorde de desembarques em voos nacionais nos aeroportos do País, totalizando 55.856.928 passageiros (+14,69% que os

48.702.482 registrados em 2008), sendo 53.766.944 em voos domésticos regulares (+15,42%) e 2.089.984 em voos não regulares (-1,38%) (MTUR, 2010). Esses dados comprovam o aumento no desempenho do setor.

No Estado do Paraná, o fluxo de turistas em 2007 foi de 8,5 milhões, a receita gerada pelo turismo em 2000 era de US\$ 554 milhões e em 2007 chegou a mais de US\$ 2,2 bilhões.

A permanência média era de 2,5 dias em 2000, aumentou para 3,7 dias em 2005 e em 2006 e 2007 manteve-se em 3,8 dias. O gasto médio diário do turista no Paraná também vem aumentando desde 2000, atingindo US\$ 61,40 em 2007 (SETU, 2010).

Curitiba é uma das cidades brasileiras que mais recebem turista, conforme dados da Secretaria de Turismo do Paraná (SETU), e no ano de 2007, o fluxo de turistas foi de aproximadamente 2,9 milhões. O Estado de São Paulo foi o principal emissor em 1995 (32,1%), nos anos seguintes ficou atrás do Paraná, oscilando entre 25,8% e 28,5%, sendo o maior fluxo de turistas do próprio Estado. Os turistas estrangeiros que em 1995 correspondiam a 2,5% dos turistas que visitam a capital, chegaram a 5,8% em 2000 (aumento de 132,0%) e no ano de 2007 eram 4,6%.

Quanto à permanência média dos turistas em Curitiba, a média geral é em torno de cinco dias, e os estrangeiros são os que permanecem mais tempo, tendo chegado a 8,7 dias no ano de 2000. Mais de 46,0% dos turistas viajam sozinhos e os motivos que levam a maioria dos turistas a Curitiba, de acordo com a Secretaria de Turismo do Estado do Paraná (SETU, 2010), são o lazer (26%) e os negócios (25%).

Segundo o Ministério de Turismo (Mtur), o turismo de negócios compreende o “conjunto de atividades turísticas decorrentes dos encontros de interesse profissional, associativo, institucional, de caráter comercial, promocional, técnico, científico e social”. Para Beni (1998:423), esse tipo de turismo pode ser definido como os “[...] deslocamentos de executivos e homens de negócios, portanto, turistas potenciais que afluem aos grandes centros empresariais e cosmopolitas a fim de efetuar transações e atividades comerciais e industriais [...]”. Para a OMT (2001), as viagens de negócio podem ser classificadas como viagens turísticas. Para os autores mencionados, o

motivo da viagem são os encontros profissionais (negócios), porém, esse viajante terá tempo livre no local visitado e utilizará a estrutura existente na cidade.

A cidade foi eleita por três anos consecutivos a melhor cidade do país para viver e fazer negócios, com diferenciais como educação elevada, setor de serviços desenvolvido e atendimento ao cliente acima da qualidade média do Brasil e do contexto latino-americano (EXAME, 2001; 2002; 2003), estando entre os três municípios com a melhor infraestrutura do país, atrás apenas de São Paulo e do Rio de Janeiro (EXAME, 2006).

Conforme levantamentos realizados pelo MTur, o turista de negócios e eventos, doméstico e internacional apresenta algumas características comuns:

- Escolaridade superior
- Poder aquisitivo elevado
- Exige praticidade, comodidades, atendimento e equipamentos de qualidade
- Representa organizações e empresas
- Realiza gastos elevados em comparação a outros segmentos
- Permanência média de quatro dias (doméstico) e de oito dias (internacional)

Para Andrade (2000), a internacionalização dos mercados e o desenvolvimento mundial dos negócios são os fatores que mais contribuem para o desenvolvimento do turismo de negócios.

Esse segmento de mercado tem necessidades e expectativas diferentes das do turismo de lazer, o que gera uma necessidade de remodelação da oferta dos meios de hospedagem visando ao crescente número de profissionais que se deslocam para a realização de suas atividades econômicas.

2.4.2. Hotelaria

Hotelaria é um segmento de bens de serviços e possui suas características próprias de organização, sendo sua finalidade principal o fornecimento de hospedagem, alimentação, segurança, entre outros serviços. Petrocchi (2007) afirma que os turistas não viajam atraídos pelo hotel, mas sim pelo destino turístico, porém, como visto no tópico anterior, o turismo necessita da hospedagem para que possa existir como atividade.

Foram encontrados registros sobre esse tipo de serviço, de acordo do Lane e Dupré (1997), no período de 2076 a 405 a.C. na Babilônia, quando apareceram as primeiras leis que regulamentavam as atividades dos estabelecimentos que hospedavam pessoas. Os mesmos autores afirmam que nos idos de 450 a.C., no sopé do monte Cronos, em Olímpia, na Grécia, foi construída a primeira hospedaria, com dez mil metros quadrados, com finalidade específica de hospedar os participantes e espectadores que ali compareciam para assistir aos jogos olímpicos. Esse é o primeiro "hotel" de que se tem notícia.

A palavra hotel foi utilizada pela primeira vez na França, proveniente do vocábulo latino *hospes*, que significa pessoa alijada ou hóspede, e de *hospitium*, palavra que designava o local onde se abrigavam, na antiguidade, além dos enfermos, viajantes e peregrinos, hospedagem e/ou hospitalidade (dada ou recebida) (MURO, 1999; BORBA 1991, CÂNDIDO e VIEIRA, 2003). Castelli (2005) afirma que existem outras palavras que representam momentos de sociabilidade, acolhimento e hospitalidade, como *hospitalia* (albergue público), *hospitalis* (hóspede), *stabulum* (albergue com estábulo), *mansiones* (casas de hospedagem), usadas como paradoro de tropas militares em trânsito, correio e posteriormente de todos os visitantes.

A denominação de "hotel" é recente, anglicanismo norte-americano, derivado do francês antigo "hostel", depois "hôtel", significando, no século XVII, "pousada" (CAMPOS, 2005). Para Duarte (2003:11), "desde o início a hotelaria mostra tendência para a venda de mordomias. Era grande a formalidade no atendimento aos clientes durante a hospedagem, e os níveis de tratamento oferecidos variavam de hospedaria para hospedaria".

Os primeiros hotéis, especialmente em Portugal e na França, eram designados por “hospitais”, definidos à época como “estabelecimentos que servem de refúgio aos viajantes e estrangeiros e possuem também um pavilhão para uso dos doentes”. Esses hospitais serviam mais de albergues do que de centros assistenciais. Foi mandado construir por entidades religiosas, ao lado de suas igrejas, para receber seus fiéis (BORBA, 1991). A obrigação imposta pelos bispos de recolher os doentes indigentes de sua diocese favoreceu o desenvolvimento da instituição hospitalar, separando-a dos albergues e asilos.

A partir do século XII, as viagens voltaram a ficar mais seguras, e as hospedarias ressurgiram em quantidade ao longo das estradas, chamados, segundo Muro (1999) de *mesones*, e as vendas, que ofereciam, com fins lucrativos, alojamento, alimentos e bebidas e local para os animais. As *mesones* se localizavam nos povoados e as vendas ao longo das estradas. Surge, então, uma casa especial de hóspedes que se chamava *inn* ou *méson*, a primeira de origem inglesa e a segunda do vocabulário francês *maison* que, de acordo com Vinholes (1964) significa casa, edifício, criadagem de uma casa. Muro (1999) afirma que, na Grã-Bretanha, o termo *inn* foi utilizado até 1956 (ano da aprovação da Ata de Proprietário de Hotéis).

Aos poucos, países europeus implantavam leis e normas para regulamentar a atividade hoteleira. A França, por exemplo, em 1254 (séc. XIII) dispunha de leis reguladoras dos estabelecimentos e dos serviços, o mesmo acontecendo na Inglaterra em 1446 (séc. XV) (CAMPOS;GONÇALVES, 1998). Em 1282, um grupo de veteranos italianos formou uma corporação e, a partir de então, a hospitalidade deixou de ser um ato de caridade para transformar-se em um negócio de direito. Países como a França, em 1254 (séc. XIII), e a Inglaterra, em 1446 (séc. XV), implantaram leis reguladoras e normas para estabelecimentos e serviços hoteleiros (ACERENZA, 2002). No ano de 1514 (séc. XVI), os hoteleiros de Londres foram reconhecidos legalmente, passando de *hostelers* (hospedeiros) para *innholders* (hoteleiros).

No ano de 1539 (séc. XVI), na Inglaterra, os monastérios foram suprimidos e transformados em local para hospedagem, o que proliferou o desenvolvimento de *inns*, em sua grande maioria no interior. Em 1589, foi editado pelos ingleses o primeiro guia

de viagens de que se tem notícia, definindo claramente os diferentes tipos de acomodações disponíveis para viajantes a negócio ou a passeio (CAMPOS; GONÇALVES, 1998).

Em 1650 (séc. XVII), as carruagens se consolidaram como meio de transporte na Europa influenciando a expansão da hotelaria. Até o fim da era das diligências (carruagens), quando surgiram as ferrovias, os terminais de rotas e os estábulos ficavam instalados nas pousadas (DUARTE, 2003).

O grande impulso hoteleiro ocorreu em meados do século XIX com o advento da Revolução Industrial (máquina a vapor) - e posteriormente, do automóvel - que teve papel destacado na história da hospedagem por proporcionar um incremento na distância que podia ser coberta por um viajante ou pela resistência dos animais em um único trecho de viagem (ISMAIL, 2004)

Em 1794, Muro (1999) afirma que é inaugurado, em Nova Iorque, o primeiro edifício com fins meramente hoteleiros sob o nome de City Hotel, oferecendo ao público 73 apartamentos. A partir de então, inicia-se a concorrência na construção de hotéis pelos Estados Unidos. Cidades como Boston, Baltimore e a Filadélfia começam a construir hotéis. No ano de 1801, na Filadélfia, é inaugurado o Francis Union Hotel e, em 1824, inaugura-se o primeiro grande hotel de férias, o Mountain House, com 300 apartamentos.

Segundo Duarte (1996), a hotelaria clássica, como é conhecida atualmente, teve grande avanço, quando em 1829, o arquiteto Isaiah Rogers projetou o Tremont House de Boston, considerado o marco da hotelaria por ser o maior hotel do mundo na época, e por suas inovações físicas, como quartos com acomodação *single* e *double*⁶, que até então eram várias camas em um mesmo ambiente. Ele tinha 170 apartamentos (em três andares) e um restaurante para 200 pessoas. Trata-se do hotel mais caro até então construído para este fim.

O Tremont House foi o criador da figura do mensageiro para levar a bagagem dos hóspedes. Foi o primeiro a ter seus funcionários uniformizados, quarto privado (duplos), portas com fechaduras, além de treinamento de pessoal sobre a maneira de

⁶ Solteiro e casal

servir e tratar os hóspedes (aqui nasce a ideia da Escola de Hotelaria Americana) (DUARTE, 1996).

Em 1898, César Ritz inaugura seu hotel Ritz na Place Vendôme, em Paris, ocupando a antiga casa do Duque de Lauzun. O Ritz foi um dos primeiros hotéis a oferecer o luxo da eletricidade e banheiros completos em cada quarto, bem como restaurante dentro do hotel. Novidades referentes a luxo, comodidade e processos administrativos ficaram por conta de César Ritz e do Ritz Hotel (REJOWSKI, 2002).

No final do século XIX e no início do século XX, floresceram os hotéis grandes e luxuosos, muitos dos quais estão em atividade até hoje. Durante o período de 1875 e 1950, segundo MURO (1999), desenvolveram-se as “sociedades de consumo” e os hotéis proliferaram junto com as cidades, o crescimento econômico e a população mundial. Dessa maneira, generalizou-se a influência norte-americana de converter os hotéis em “algo público”. A expansão das cadeias hoteleiras (hotéis pertencentes a um mesmo proprietário ou empresa proprietária) na década de trinta e a entrada de Conrad Hilton e Sheraton fizeram crescer a hotelaria americana. Em 1948, começa a expansão das redes americanas além de suas fronteiras. A Pan American Airways (atualmente fora do mercado) e seu grupo hoteleiro IHC (Inter-Continental Hotels Corporation) construíram hotéis na Colômbia, Cuba, México, Chile, Uruguai, República Dominicana, Venezuela e Brasil. Conrad Hilton construiu o modelo dos hotéis Hilton Internacional primeiramente com o Hilton San Juan em Porto Rico, que depois seria implantado em diversos países (ISMAIL, 2004).

Nos anos 1950 e 1960, segundo Bull (1994), a maioria dos investimentos internacionais realizados por empresas multinacionais na hotelaria eram de origem norte-americana e se realizavam mediante investimento direto de capital.

Em 1959, iniciaram-se os voos internacionais comerciais, contribuindo ainda mais para o desenvolvimento da hotelaria. Pouco a pouco, através de concessões exclusivas, franquias ou contratos de administração, as cadeias hoteleiras se expandiram por todo o mundo. Podem-se citar como exemplo os hotéis Sheraton, Hilton, Hyatt, Inter-Continental, Holiday Inn, Accor etc.

Foi a partir da década de 1970 que as redes hoteleiras aumentaram sua participação e expansão no plano internacional devido à expansão do turismo no mundo e à globalização dos mercados, incentivando fusões e expansões de empresas para setores com os quais houvesse complementaridade e sinergia (PROSERPIO, 2007)

Foi nas décadas de 1970 e 1980 que o processo de expansão das redes multinacionais no setor de hospedagem se modificou, sendo mais comuns as operações realizadas por meio de acordos de gestão sem investimento por parte das redes, sendo maior a dispersão da nacionalidade das redes (BULL, 1994).

2.4.3. Hotelaria no Brasil

Diferentemente de outros países, o Brasil, durante seu período de colonização, não recebeu grupos de famílias interessadas em uma nova vida no novo continente. Os que aqui vieram eram, em sua maioria, homens sozinhos em busca de riqueza rápida (CAMPOS, 2005).

No Brasil, a vinda da Família Real e a Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, abrindo os portos brasileiros às nações amigas, são importantes marcos para o desenvolvimento da hotelaria brasileira.

No interior do país, mesmo quando os estrangeiros se surpreendiam com a pobreza material das casas, com os costumes dos habitantes, com a informalidade e com o fato de estes terem pouca educação, mesmo assim, percebiam o esforço que faziam para agradar, conforme afirma Graham, em 1823, quando de passagem no país:

Onde quer que estejam brasileiros, dos mais importantes aos mais ínfimos, devo dizer que sempre encontrei a maior amabilidade, desde o fidalgo, que me procura em trajes de corte, até o camponês, ou o soldado comum, todos têm-me dado oportunidade de admirar-lhes a cortesia e de lhes ser grata (GRAHAM, 1956:299)

Para a autora, a amabilidade é comum aos brasileiros. Era comum os visitantes portar cartas de apresentação ou portarias de autoridades, e esses documentos ajudavam a conseguir hospedagem no campo ou na cidade.

Darwin (1981), ao viajar pelo interior do Rio de Janeiro, em 1832, ao mencionar as hospedarias, descreveu-as da seguinte maneira:

Essas casas, espaçosas por vezes, não construídas em postes verticais entrelaçados de ramos que são, depois, rebocados. Raramente possuem soalho: janelas com vidraças, nunca; [...] Os dormitórios são contíguos de cada lado e neles os hóspedes podem dormir com conforto que oferecem uma plataforma de madeira e um magro colchão de capim. [...] A casa e as pessoas são horivelmente sujas e sem modos e na venda não há facas, colheres ou garfos, e estou convencido de que seria difícil encontrar na Inglaterra uma casa, por mais pobre, tão desprovida das coisas mais necessárias à vida (DARWIN, 1981:182)

O autor se espantou com o desconforto e a precariedade das casas e acomodações no interior do país.

No Rio de Janeiro, no início do século XIX, a palavra hotel não era desconhecida, mas, segundo PIRES (2001), não passava de um eufemismo para designar uma simples estalagem. O autor afirma que na cidade, durante os primeiros anos em que se transformou em sede do Império, é bem provável que não existisse nenhum hotel tal qual seria concebido mais tarde.

Os primeiros hotéis brasileiros surgem por volta da década de 1870, quando os proprietários dos estabelecimentos começam a se preocupar em agradar os hóspedes ou os usuários dos serviços. Nessa época, os bons hotéis tinham como ponto alto de seus atrativos a cozinha francesa. O Hotel Quatro Nações, o Hotel de Londres e o Hotel Orleans, localizados na época no Rio de Janeiro, foram exemplos da utilização da cozinha francesa em almoços, jantares, chás e em festas. Os hotéis foram se adaptando aos novos tempos, tornando-se mais requintados.

Em 1873, a cidade de São Paulo contava com cinco hotéis, que poderiam não ter o mesmo nível que os do Rio de Janeiro, mas também não estavam na mesma categoria de estalagens ou hospedarias. Um dos grandes marcos da hotelaria paulista foi a inauguração do Grande Hotel, em 1878, na Rua de São Bento, esquina com o Beco da Lapa, na cidade de São Paulo, cujo proprietário era o suíço-alemão Frederico Glette (PIRES, 2001).

Para Chon (2001), “se há uma constante na indústria da hospedagem é que tudo muda”. Reiterando o autor, pode-se verificar que as mudanças na tecnologia do transporte desencadearam um aumento da oferta hoteleira (quantidade de apartamentos e de propriedades disponíveis) e da demanda (pessoas). Em consequência do aumento da demanda, houve um aumento da oferta. A demanda não cresceu tanto quanto a oferta, e a indústria hoteleira mundial entrou nos anos 90 com um excesso de oferta. Os esforços para aumentar a demanda resultaram em uma maior complexidade das propriedades hoteleiras, no marketing e na classificação dos alojamentos.

Para o Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo e a Embratur – Instituto Brasileiro de Turismo, através da Deliberação Normativa Nº 387, de 28 de Janeiro 1998, na seção I, art. 5º considera-se empresa hoteleira, a pessoa jurídica que explore ou administre meio de hospedagem e que tenha em seus objetivos sociais o exercício de atividade hoteleira, observado o Art. 4º do Decreto nº 84.910, de 15 de julho de 1980.

Na Seção II, Art. 6º da Deliberação Normativa Nº 387, de 28 de Janeiro 1998, considera-se meio de hospedagem o estabelecimento que satisfaça, cumulativamente, as seguintes condições:

I - seja licenciado pelas autoridades competentes para prestar serviços de hospedagem;

II - seja administrado ou explorado comercialmente por empresa hoteleira e adote, no relacionamento com os hóspedes, contrato de hospedagem, com as características definidas neste Regulamento e nas demais legislações aplicáveis.

Para a Embratur, o alojamento é para uso temporário do hóspede e deve ser feito em Unidades Habitacionais (UH) específicas para essa finalidade. O estabelecimento deve ter serviços mínimos necessários ao hóspede, serviços estes que podem consistir em: “portaria/recepção para atendimento e controle constante de entrada e saída dos hóspedes; da guarda de bagagens e objetos de uso pessoal dos hóspedes, em local apropriado; da conservação, manutenção, arrumação e limpeza das

áreas e instalações públicas e privadas do estabelecimento, bem como dos equipamentos” (www.embratur.gov.br).

Em pesquisa realizada pelo Ministério do Turismo (Mtur, 2006), o custo da geração de emprego na hotelaria é um dos mais baixos da economia brasileira, exigindo um valor de produção de R\$ 16 mil. Se comparada com outros setores da economia, como, por exemplo, o da construção civil ou o têxtil, observa-se que o valor para gerar emprego requer quase o dobro (cerca de R\$ 28 mil). O setor da siderurgia é outro exemplo, apresentando um custo quatro vezes maior (R\$ 68 mil).

Normalmente, os hotéis são construídos em cidades onde a demanda é capaz de suprir um nível médio de ocupação que garanta a sobrevivência do negócio, pois caso não haja ocupação suficiente o empreendimento não será viável. Portanto, a localização é fundamental.

2.4.4. Hotelaria em Curitiba

Quanto à hotelaria em Curitiba, no início da década de 1890 é inaugurado o então denominado Hotel Estrada de Ferro, posteriormente Hotel Tassi, figura 19, na esquina da Rua Liberdade (atual Barão do Rio Branco), com a Avenida Sete de Setembro, primeiro hotel a ser avistado por aqueles que saíam da estação ferroviária de Curitiba (TEIXEIRA, 1991).



FIGURA 19 - HOTEL ROMA, HOTEL TASSI E A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CURITIBA
 Fonte: Cartão postal circulado na década de 1920. Acervo Leonardo T. Oba.

Em 1868, o Grande Hotel Moderno é inaugurado na esquina da Rua XV de Novembro com a Rua Barão do Rio Branco (AZEVEDO, 1998). O inglês Bigg-Wither (1974), em passagem pelo país, comenta que "À direita, em construção, vi um gigantesco edifício, no mais moderno estilo de um hotel de Londres do que qualquer dos que vira no Rio de Janeiro", referindo-se ao Grande Hotel (figura 20).



FIGURA 20 - GRANDE HOTEL
 Fonte: Gazeta do Povo 25/05/1997.

Posteriormente, em 1903, o hotel se transferiu para a Rua XV de Novembro (figura 21) devido ao alargamento da Rua Barão do Rio Branco. O hotel funcionou até setembro de 1975 (BLEY; ZEGLIN, 2005).



FIGURA 21 - GRANDE HOTEL MODERNO
Fonte: <http://brasilfashionnews.blogspot.com>

Em 1930, o casal Maria e Francisco Braz inaugura o Hotel Braz, primeiramente na Praça Tiradentes, posteriormente, em 1935, na Avenida Luiz Xavier (figura 22). Palco de muitos comícios e tendo hospedado diversos políticos na década de 1950, inclusive Getúlio Vargas (AZEVEDO, 1998), ele foi fechado em 1978 e reaberto pelo Grupo Slaviero, em 1991.



FIGURA 22 - BRAZ HOTEL
Fonte: <http://4.bp.blogspot.com>

A hotelaria curitibana continuou evoluindo e, de acordo com Paixão, Gândara e Luque (2004), em meados de 1990 os hotéis Parthenon da rede francesa Accor foram os primeiro a chegar a Curitiba, posteriormente outras marcas da rede como Ibis, Mercure e, por último o Fórmula 1 estão presentes na capital paranaense e paralelamente redes hoteleiras americanas como Holiday Inn, Sheraton e Best Western, a portuguesa Pestana e as brasileiras Blue Tree e Transamérica também se instalaram na cidade, fato que alterou o perfil de algumas famílias hoteleiras locais que começaram a investir em administradoras de hotéis como a Bristol, Deville e a Hospedare.

Na metade da década de 1990, em função da instalação das montadoras automobilísticas Renault (França), Audi-Volks (Alemanha) e Chrysler (EUA) e da transferência de diversas empresas multinacionais para a cidade, a dinâmica do setor hoteleiro local foi alterada, passando a se tornar um mercado atrativo para a instalação de redes hoteleiras regionais, nacionais e internacionais. O parque hoteleiro de Curitiba conta com 160 meios de hospedagem de diversas categorias que somam aproximadamente 16 mil leitos (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DE HOTÉIS DO PARANÁ - ABIH-PR). A entrada de empresas de capital estrangeiro efetivou a internacionalização da economia de Curitiba, pois devido à chegada dessas empresas outros empreendimentos internacionais, entre eles as redes hoteleiras internacionais, aportaram na capital paranaense.

3. COMPREENDENDO A EVOLUÇÃO DA DINÂMICA ESPACIAL DA HOTELARIA CURITIBANA

Nesse capítulo, buscando compreender a dinâmica espacial da hotelaria curitibana, são apresentados os resultados obtidos com os dados constantes do Guia 4 Rodas desde o ano de 1966. Para facilitar a leitura, foram definidos cortes temporais de seis anos, com vistas à melhor análise da dinâmica espacial da hotelaria curitibana de acordo com sua evolução histórica.

Primeiramente, são apresentados os gráficos resultantes dos levantamentos e, posteriormente, os mapas que permitiram a interpretação espacial da entrada da CIC em Curitiba e da instalação das montadoras na RMC, complementares entre si.

O modelo histórico de Burtenshaw, Bateman e Ashworth (1981), Ashworth e Tunbridge (2000) e o modelo de Egan e Nield (2000) foram aplicados em forma de mapas para ilustrar a distribuição espacial da hotelaria curitibana.

3.1. Análise dos Dados sobre a Hotelaria Curitibana

Numa primeira análise, verificou-se que o número de hotéis na cidade de Curitiba é quase uma crescente (figura 23), exceto no ano de 1996. No ano de 1966, consta no Guia um total de sete hotéis na cidade de Curitiba e, em 2008, 71 empreendimentos.

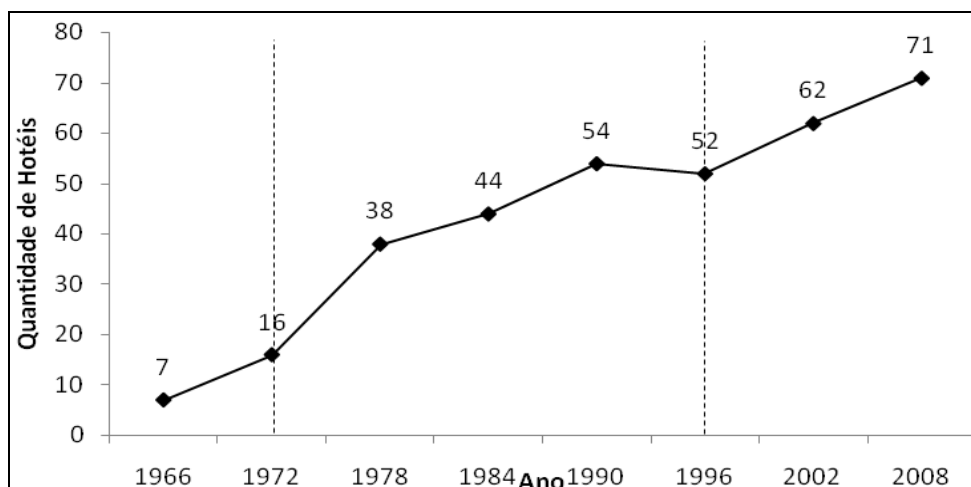


FIGURA 23 - CRESCIMENTO DA HOTELARIA CURITIBANA CONSTANTE NO GUIA 4 RODAS
Fonte: Elaborado pela autora.

Dois momentos na história de Curitiba foram analisados neste estudo: (a) inauguração da CIC em 1974; e (b) a instalação das montadoras em 1995.

Após 1972, verifica-se crescimento de mais de 100% na quantidade de hotéis (figura 23). Nos períodos seguintes, o crescimento da hotelaria é uma constante e a industrialização da cidade demanda uma maior quantidade de leitos, fato que é corroborado quando se verifica (figura 24) o ano de inauguração dos hotéis sendo o período de maior crescimento o de 1970 a 1979 (26,1%).

Os reflexos da entrada das montadoras automobilísticas em 1995 podem ser observados na figura 25, quando 21% do total de hotéis foram inaugurados no período de 1990 a 1999. Essa tendência continua no período de 2000 a 2009, mas de forma menos acentuada, mostrando assim que em 1972 houve um incremento no número de hotéis cujo retorno se deu pós a entrada das montadoras.

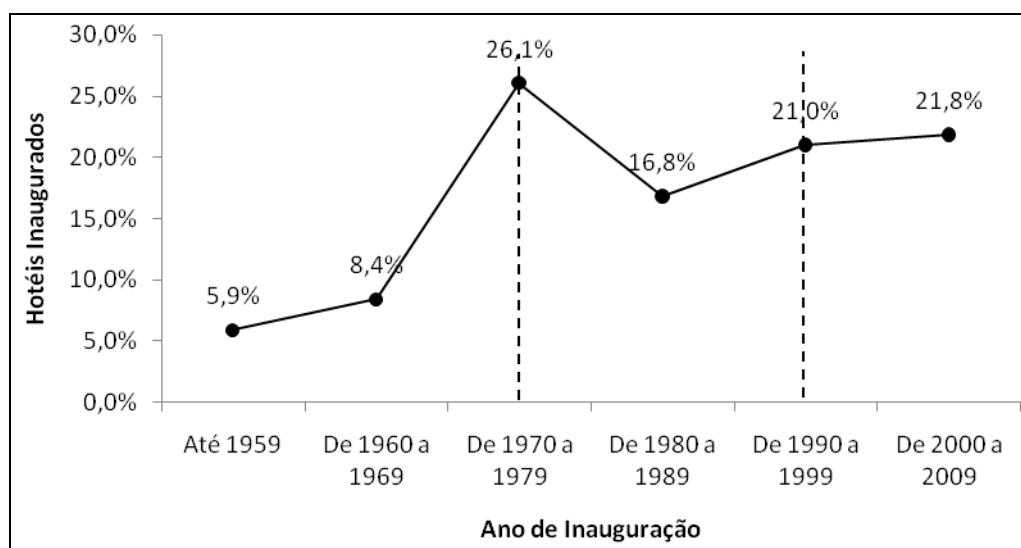


FIGURA 24 - PERÍODO DE INAUGURAÇÃO DOS HOTÉIS, SEGUNDO GUIA 4 RODAS
Fonte: Elaborado pela autora.

Conforme visto anteriormente, o ex-presidente Fernando Collor de Melo abriu o mercado nacional durante seu breve mandato e, segundo Caixeta (2002), entre os anos de 1998 a 2002, foram gastos, nacionalmente, aproximadamente seis bilhões de dólares na construção de hotéis, *resorts* e pousadas.

Esse fenômeno pode trazer o seguinte questionamento: o crescimento da hotelaria curitibana no período de 1990 a 2002 se deu pela abertura de mercado ou pela instalação das montadoras na Região Metropolitana de Curitiba? Por meio desse estudo se pode obter tal resposta, pois tanto a abertura de mercado quanto a instalação das montadoras causaram impactos na cidade concomitantemente. Contudo, a infraestrutura de que Curitiba e a Região Metropolitana dispunham à época, certamente contribuiu para a atração das montadoras.

O crescimento dos hotéis durante esse período em termos de localização por regional, quadro 9, se deu, em maior volume, na Regional Matriz, que incorpora os bairros do Centro, São Francisco, Bom Retiro, Centro Cívico, Cabral, Mercês, Bigorriho, Batel, Ahú, Jardim Social, Hugo Lange, Rebouças, Prado Velho, Alto da Rua XV, Cristo Rei, Alto da Glória e Jardim Botânico.

REGIONAL	1966	1972	1978	1984	1990	1996	2002	2008
Boa Vista	0	0	0	1	1	0	0	0
CIC	0	0	0	1	1	1	1	2
Matriz	7	16	37	41	50	46	60	67
Santa Felicidade	0	0	0	0	1	1	0	1
Portão	0	0	1	1	1	0	1	1

QUADRO 9 - CRESCIMENTO DA HOTELARIA DE ACORDO COM A REGIONAL DE CURITIBA
Fonte: Elaborado pela autora.

Detalhando em bairros a localização dos hotéis, pode-se observar no quadro 10 que o bairro Centro concentrou o maior número de hotéis durante todo o período estudado.

A partir de 1972, verificam-se aumento na quantidade de hotéis concentrados nesse bairro e queda em 1996, período em que outros bairros começaram a receber hotéis.

BAIRRO	1966	1972	1978	1984	1990	1996	2002	2008
Centro	7	15	36	40	46	43	50	42
São Francisco	0	1	1	1	1	0	1	2
Centro cívico	0	0	0	0	1	0	2	3
Alto da glória	0	0	0	0	1	0	0	0
Alto da Rua XV	0	0	0	0	0	0	2	3
Rebouças	0	0	0	0	0	1	0	1
Água Verde	0	0	0	0	0	0	1	1
Batel	0	0	0	0	0	1	4	14
Bigorriho	0	0	0	0	0	0	0	2
Prado Velho	0	0	0	0	1	1	1	0
Portão	0	0	1	1	1	0	0	0
Campina do Siqueira	0	0	0	0	1	1	0	0
Bairro Alto	0	0	0	1	1	0	0	0
Santa Felicidade	0	0	0	0	0	0	0	1
Cidade Industrial de Curitiba	0	0	0	1	1	1	1	2

QUADRO 10 - CRESCIMENTO DA HOTELARIA DE ACORDO COM O BAIRRO

Fonte: Elaborado pela autora.

O bairro Batel, a partir de 1990, apresentou maior crescimento no número de empreendimentos, tendo, em 2008, 14 hotéis (quadro 10). O bairro Água Verde apresenta leve crescimento devido, na realidade, ao aparecimento do Hotel Sheraton Four Points, que se encontra na Avenida Sete de Setembro, divisa entre os bairros Batel e Água Verde. Aos olhos do consumidor, o empreendimento está localizado no bairro Batel, mas para fins de análise locacional por bairros, foi considerado o bairro no qual o empreendimento realmente está localizado.

A figura 25 apresenta o número de estabelecimentos, de acordo com a categoria atribuída pelo Guia 4 Rodas.

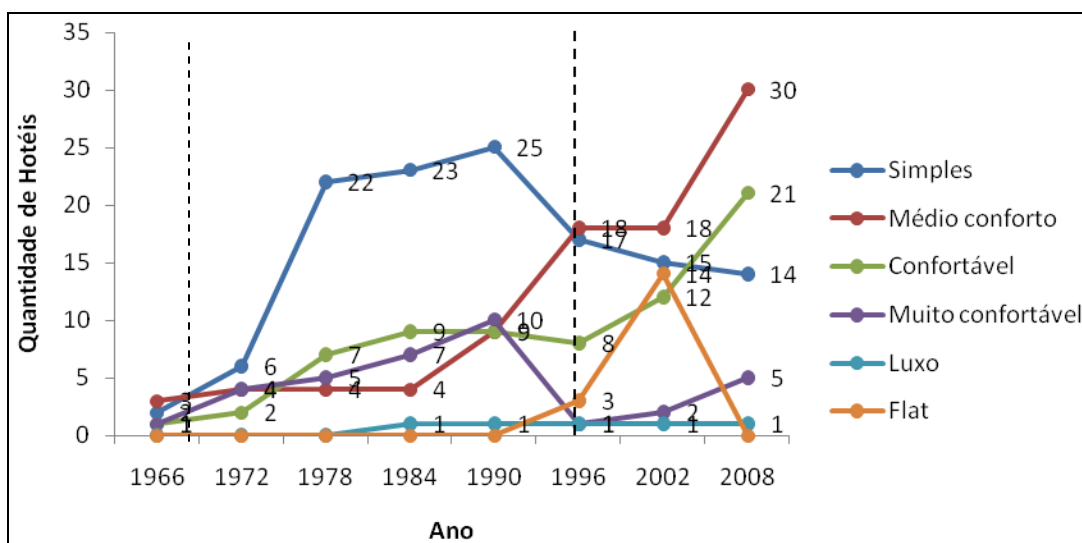


FIGURA 25 - CATEGORIA DOS HOTÉIS SEGUNDO O GUIA 4 RODAS

Fonte: Elaborado pela autora.

A categoria da hoteleira pode ser feita de acordo com a localização, valores de diárias ou o tamanho das instalações. No caso do Guia 4 Rodas, a classificação é feita pelo conforto, sendo luxo atribuído aos melhores hotéis e simples, àqueles que têm menos conforto, se comparados com os demais avaliados.

Em Curitiba, no ano de 1966 havia três hotéis de médio conforto, dois simples, um confortável e um muito confortável. Em 1978, após o aparecimento da CIC, em comparação com o ano de 1972, a quantidade de hotéis na categoria simples aumentou 367% e na categoria confortável, 350%.

Em 1996, verifica-se, se comparado com o ano de 1990, uma queda de 8% na quantidade de hotéis simples. Da mesma forma, na categoria muito confortável nota-se redução na quantidade de hotéis – de dez para um hotel.

No período de 2002 a 2008, os maiores aumentos registrados foram nas categorias médio conforto (150%) e confortável (75%), como mostra a figura 25.

Hotéis do tipo *Flat* passaram a ser considerados hotéis pelo Guia a partir de 2003 e, pelo nome dos empreendimentos, constata-se sua absorção dentro da categoria médio conforto, sendo esse um dos fatores que justificam o aumento nesta categoria.

Bonfato (2006) afirma que os *Flats* foram uma resposta ao crescimento do turismo de negócios, tornando-se para os investidores uma opção de negócio imobiliário.

Segundo Beni (1998:303), os *Flats* são conceituados como “condomínio residencial, cujas unidades habitacionais podem, eventualmente, ser locadas a terceiros por tempo determinado. As instalações físicas são mais amplas do que as do apart-hotel. Fornecem os mesmos tipos de serviço”. Eles começaram a surgir no Brasil nos últimos anos da década de 1970 e eram construídos com finalidade de utilização mista, isto é, poderiam ser ocupados tanto por moradores permanentes, que se utilizavam dos serviços de hotelaria ali oferecidos, quanto destinados ao aluguel temporário, como em um hotel.

A legislação brasileira não permite aos condomínios a prática de atividade comercial. Proprietários de unidades habitacionais que queriam explorar a atividade de locação hoteleira criavam nova empresa para a exploração comercial, em geral empresa de sociedade em conta de participação, distribuindo os resultados entre seus membros.

Devido às desigualdades fiscais existentes à época, a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH) iniciou um movimento de busca pela igualdade social, política e econômica na classificação das empresas hoteleiras. Este movimento resultou em 6 de janeiro de 2003 na publicação no Diário Oficial da Deliberação Normativa nº 433, de dezembro de 2002, em que o Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur) determinou a obrigatoriedade de todos os *flats*, apart-hotéis, ou condo-hotéis se cadastrarem como empresas hoteleiras, “sendo administrados por empresas hoteleiras limitadas ou sociedades anônimas, e que utilizem procedimentos operacionais e jurídicos que não prejudiquem as isenções fiscal, tributária, de serviços públicos e de posturas legais entre todos os hotéis, *flats*, apart-hotéis, condo-hotéis e similares”.

Quanto ao tamanho dos hotéis, a figura 26 ilustra a média de unidades habitacionais dos hotéis para cada ano considerado.

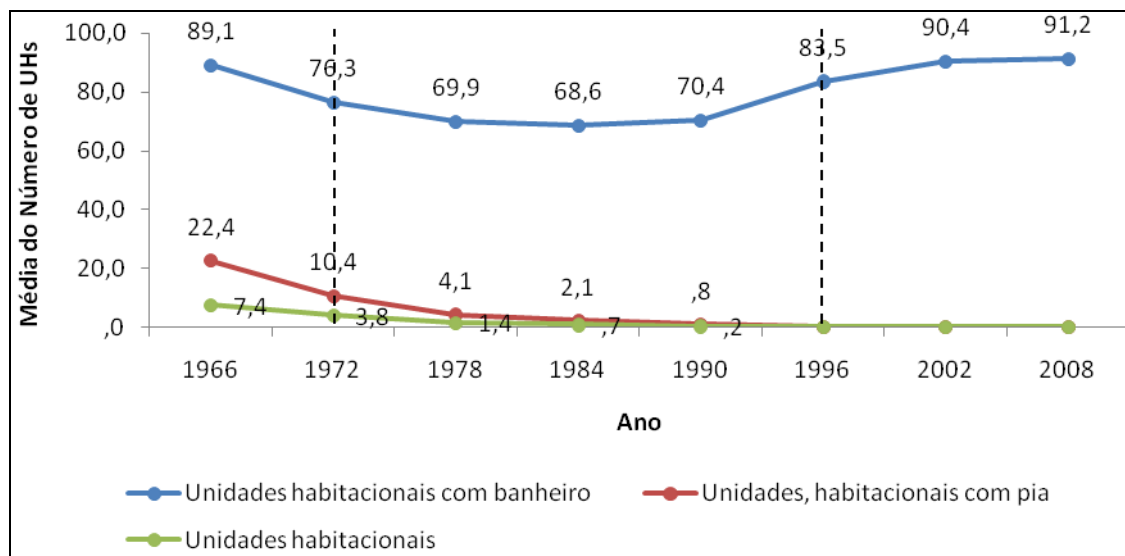


FIGURA 26 - MÉDIA DAS UNIDADES HABITACIONAIS POR TIPO

Fonte: Elaborado pela autora.

Os hotéis constantes no Guia inicialmente apresentavam variação no tipo das unidades habitacionais, existindo unidades habitacionais (UH) com banheiro, com/sem pia e aqueles que são apenas quartos (sem pia ou banheiro), denominados apenas de unidades habitacionais.

A partir de 1972, as unidades habitacionais com pia e as que são apenas quarto começaram a diminuir. Como exemplo, o Braz Hotel, que em 1966 tinha 28 UH com banheiro, 77 com pia e 28 sem pia e sem banheiro, enquanto em 1974, contava com 63 UH com banheiro, 35 com pia e 15 sem banheiro.

Esse é um reflexo das necessidades do novo perfil de hóspedes com a criação da CIC. Ao longo dos anos, os hotéis foram investindo nos banheiros privativos mesmo tendo que sacrificar parte de suas UH. Um exemplo é o Hotel Brasília que em 1979 contava com 28 UH com banheiro 23 com pia e 10 sem pia e sem banheiro; e que em 1995 passou a contar com 25 UH com banheiro privativo e 14 com pia, tendo acabado com todas as unidades habitacionais sem pia e sem banheiro.

A partir de 1990, verifica-se que os tipos de habitação com/sem pia ou sem banheiro não constam mais no Guia 4 Rodas, ou seja, todos os hotéis tinham apenas UHs com banheiros. Inicialmente os hotéis tinham em média 89 apartamentos, sendo a média mais baixa de unidades habitacionais verificada no período de 1984, quando atinge o nível de 68,6 unidades habitacionais por empreendimento, e essa média vai gradativamente aumentando, chegando ao seu ápice em 2008, atingindo 91,2 apartamentos por empreendimento (figura 26).

A oferta no número de apartamentos sempre foi uma crescente, conforme verificado na figura 27. Em 1966, o total de apartamentos, segundo o Guia, era de 833 unidades habitacionais, sendo que os períodos que apresentaram maior crescimento foram: (a) de 1972 a 1978, com aproximadamente 93% e (b) de 1996 a 2002, com quase 40%, comprovando que a industrialização de Curitiba impactou na oferta de unidades habitacionais.

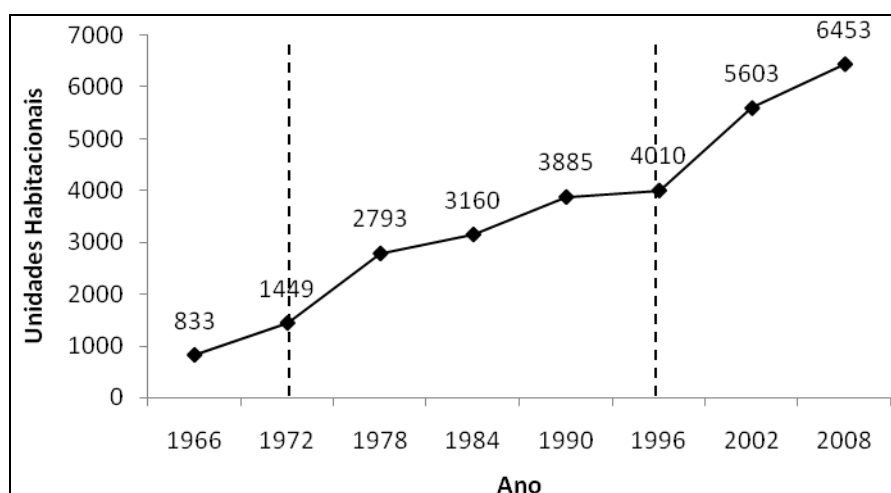


FIGURA 27 - UNIDADES HABITACIONAIS DISPONÍVEIS

Fonte: Elaborado pela autora.

Quanto à mudança no mercado nacional hoteleiro, Mascarenhas (2004) afirma que a partir da década de 1990 verificou-se, nacionalmente, um crescimento das empresas hoteleiras estrangeiras, que incorporaram novos conceitos de gestão, baseados na hotelaria americana, trazendo consigo o aquecimento no país das redes (figura 28).

O hotel pode ser independente (de propriedade e administrado de forma familiar) ou ter bandeira de uma rede, mostrando seu tipo de organização. O tipo de rede foi identificado por meio do *websites* das empresas e, em alguns casos, por telefone para obter a alteração de status de local para regional, ou nacional, como é o caso da rede Bristol de Hotéis, cuja administração começou com apenas um hotel em Curitiba e ao longo de dez anos se tornou uma das maiores redes hoteleiras nacionais.

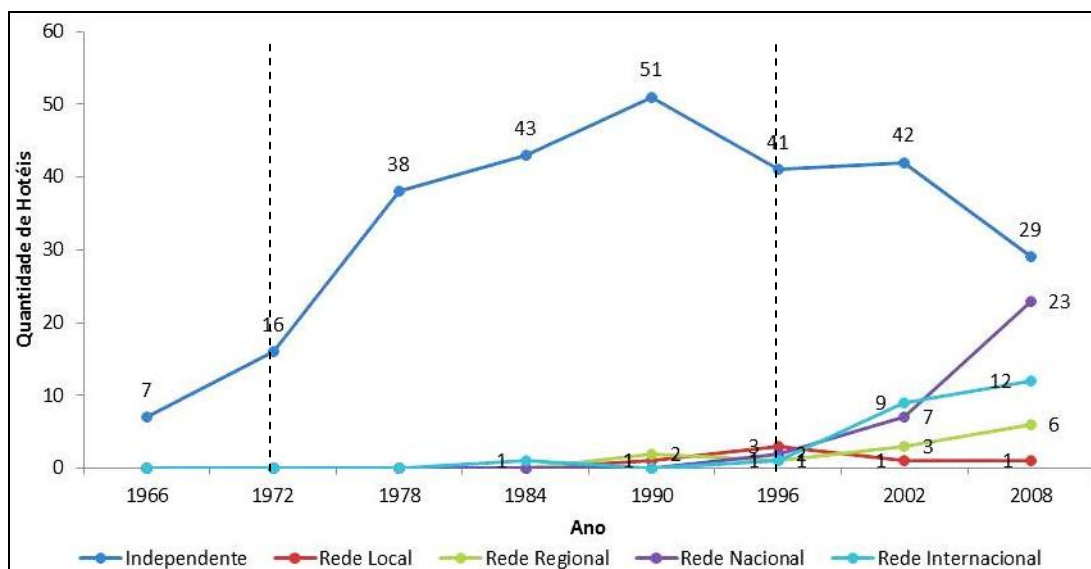


FIGURA 28 - ORGANIZAÇÃO DOS HOTÉIS
Fonte: Elaborado pela autora.

Curitiba apresenta uma hotelaria predominantemente familiar, sendo o maior declínio nesse tipo de organização no período de 2002 a 2008, em que, de um lado há a queda de 42 hotéis independentes para 29 e, de outro, o aumento de sete para 23 hotéis de rede nacional (figura 28).

Em 1984, constata-se o aparecimento de um hotel de rede internacional, o Novotel, com bandeira pertencente ao grupo francês Accor, localizado na Cidade Industrial (atual Mabu Parque Resort). Esse empreendimento iniciou suas operações como independente (Hotel Bom Pastor) e posteriormente passou a levar a bandeira de rede.

A partir de 1996, identifica-se tendência do crescimento das redes regional (de um hotel em 1996 para seis hotéis em 2008), nacional (de dois hotéis em 1996 para 23 hotéis em 2008) e internacional (de um hotel em 1996 para 23 em 2008), refletindo o impacto da entrada das montadoras automobilísticas na RMC e da internacionalização da capital paranaense.

As redes paranaenses com maior destaque nacional são Bourbon, Slaviero, Bristol e Deville (quadro 11).

	Rede	2010 Número de hotéis	2010 Número de quartos
1	Blue Tree	24	4.149
2	Nacional Inn	31	3.747
3	Transamérica	19	2.774
4	Windsor	10	2.726
5	Othon	20	2.717
6	Bourbon	11	2.671
7	Slaviero	16	1.966
8	Bristol Hotelaria	16	1.934
9	Nobile	11	1.730
10	Intercity	13	1.723
11	Travel Inn	24	1.645
12	Solare	12	1.426
13	Deville	10	1.356

QUADRO 11 - RANKING DE REDES HOTELEIRAS NACIONAIS EM 2010

Fonte: Jones Lang LaSalle Hotels.

Colocando essas redes constantes do quadro 11 de forma não resumida e ao longo dos anos, dividindo por bairros, foram obtidos os seguintes resultados:

		REDES				
		Independente	Local	Regional	Nacional	Internacional
1966	Total	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
N=7	Centro	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
1972	Total	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
N=16	Centro	93.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	São Francisco	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
1978	Total	100%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
N=38	Centro	94.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	São Francisco	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Portão	2.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
1984	Total	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
N=44	Centro	93.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	São Francisco	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Portão	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Bairro Alto	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
1990	Total	94.8%	1.9%	3.3%	0.0%	0.0%
N=54	Centro	81.5%	0.0%	3.3%	0.0%	0.0%
	São Francisco	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Centro cívico	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Alto da glória	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Prado Velho	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Portão	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Campina do Siqueira	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Bairro Alto	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	CIC	0.0%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%
1996	Total	85.5%	6.2%	2.1%	4.1%	2.1%
N=48	Centro	77.1%	4.1%	2.1%	4.1%	2.1%
	Rebouças	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Batel	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Prado Velho	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Campina do Siqueira	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	CIC	0.0%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%
2002	Total	67.7%	1.6%	4.8%	11.3%	14.6%
N=62	Centro	59.7%	1.6%	3.2%	6.5%	9.3%
	São Francisco	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Centro cívico	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%
	Alto da Rua XV	1.6%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%
	Água Verde	0.0%	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%
	Batel	1.6%	0.0%	0.0%	1.6%	3.2%
	Prado Velho	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	CIC	0.0%	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%
2008	Total	40.8%	1.4%	8.4%	32.6%	16.8%
N=71	Centro	31.0%	1.4%	4.2%	15.5%	7.0%
	São Francisco	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%
	Centro cívico	1.4%	0.0%	1.4%	0.0%	1.4%
	Alto da Rua XV	1.4%	0.0%	0.0%	2.8%	0.0%
	Rebouças	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%
	Água Verde	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%
	Batel	4.2%	0.0%	1.4%	8.7%	5.6%
	Bigorriho	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%
	Santa Felicidade	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%
	CIC	0.0%	0.0%	0.0%	2.8%	0.0%

TABELA 4 - ORGANIZAÇÃO DOS HOTÉIS POR BAIRROS PERÍODO DE 1966 A 2008

Fonte: Elaborado pela autora.

A tabela 4 reforça a análise da entrada com maior intensidade das redes em Curitiba a partir da entrada das montadoras. Em 1986, conforme os dados da tabela 4, não havia redes hoteleiras na cidade e a partir de 1996 é que as redes começaram a ter maior presença na capital paranaense com 4% delas pertencendo a redes nacionais e 2% a redes internacionais, localizadas no bairro Centro, sendo mais um reflexo da instalação das montadoras na RMC.

Em 2002, esses números se alteram, passando as redes nacionais a representar 11,3% e as internacionais 14,6% do total dos hotéis constantes no Guia, com presença polarizada nos bairros Centro, Alto da Rua XV, Água Verde e Batel.

No período seguinte, a presença de redes internacionais passa de 14,6% para 16,8% e as redes nacionais passam de 11,3% para 32,6% e se observa a entrada de hotéis de redes nacionais na CIC (2,8%), reflexo do impacto da instalação das montadoras na hotelaria local.

Além da quantidade de unidades e redes às quais pertencem os hotéis, o valor médio das diárias também foi calculado (atualizado em reais) (figura 29).

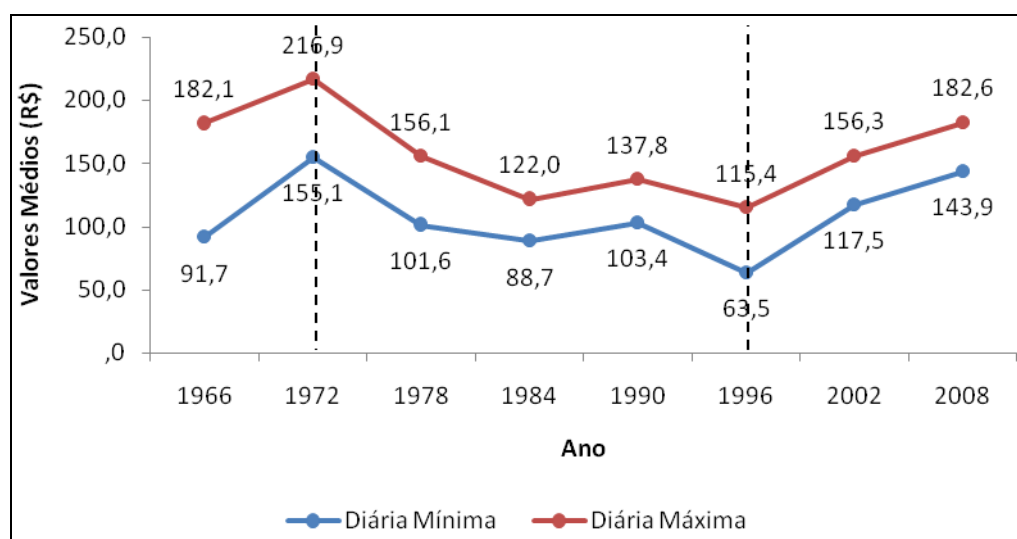


FIGURA 29 - VALORES MÉDIOS DAS DIÁRIAS
Fonte: Elaborado pela autora.

O valor médio mais elevado das diárias encontra-se no ano de 1972 com a diária máxima atingindo o valor máximo médio de R\$ 216,00 e a mínima média de R\$ 155,10. Contudo, nota-se que os valores médios de diária em 2008 estão abaixo de duzentos reais (máximo) e de cento e cinquenta reais (mínimo).

Em 1996, temos a média de diárias mais baixa e nesse mesmo período há a entrada de cadeias nacionais e internacionais em Curitiba. Essa diminuição nos valores deve ter sido motivada pela estratégia de penetração de mercado dessas redes e pela reação dos concorrentes, pois a média de diárias volta a se elevar após esse período, conforme verificado em artigo de Favreto (2005).

A instalação das montadoras no Paraná, a partir da segunda metade da década de 90, despertou o interesse das grandes redes hoteleiras nacionais e internacionais por Curitiba e pela região metropolitana. Atualmente, há 19 hotéis destas redes instalados na capital paranaense e em São José dos Pinhais, sendo que sete foram inaugurados no ano passado. Com isso, grande parte dos empresários do setor considera que o mercado está saturado. Henrique Lenz César Filho, presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (Abih) no Paraná, diz que Curitiba oferece hoje 16.800 leitos por dia, mas a ocupação não passa de 4.500, ou seja, cerca de 27%. (19/05/2005)

Outras características dos hotéis que são relevantes para análise são equipamentos, serviços, áreas de lazer e social que eles disponibilizam aos hóspedes. Para ilustrar tais características, foram elaborados os quadros 12 a 15.

Equipamentos	1966	1972	1978	1984	1990	1996	2002	2008
Telefone	6	14	34	41	54	48	62	70
TV	6	16	33	35	53	48	61	71
Ar-condicionado	0	1	12	20	27	34	54	68
Calefação	0	2	12	22	30	35	38	18
Geladeira	0	0	15	27	46	47	62	66
Cofre	0	0	0	10	16	14	33	51
Hidromassagem	0	0	0	0	0	0	1	1
Vídeocassete	0	0	0	1	7	0	0	0
Apartamentos para não-fumantes	0	0	0	0	0	7	36	61
TV cabo	0	0	0	0	0	0	0	70
Internet	0	0	0	0	0	0	0	68
Conexão wi-fi	0	0	0	0	0	0	0	37
Apartamentos para deficientes	0	0	0	0	0	0	0	38
Aparelho de DVD	0	0	0	0	0	0	0	2

QUADRO 12 - NÚMERO DE HOTÉIS POR EQUIPAMENTO, NO PERÍODO DE 1966 A 2008
Fonte: Elaborado pela autora.

Conforme o quadro 12, o item telefone pode ser considerado equipamento existente em todos os empreendimentos, não importando sua categoria, ocorrendo quase que a mesma situação no item ar-condicionado.

Por outro lado, o item calefação registrou queda (de 38 hotéis em 2002 para 18 em 2008), o que pode ter sido devido à troca de equipamentos de ar-condicionado mais modernos que oferecem a possibilidade tanto de ar quente como ar frio em um único aparelho, contribuindo para melhoria e/ou investimento no conforto do hóspede.

No quadro 12 é interessante verificar a incorporação de novos equipamentos ao longo dos anos, pois geladeira e cofre não existiam no Guia nos três ou quatro primeiros intervalos de tempo, porém o aumento e/ou aparecimento de alguns itens após 1972 mostram o impacto da mudança do perfil da demanda pela criação da CIC.

Apartamento para não fumantes passam a constar como item após 1996, mesmo ano em que as exigências da matriz de classificação para a obtenção das estrelas, na época, do Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur), sofreram alterações significativas e todos os hotéis do país perderam suas identificações de estrelas, e para obtê-las novamente, teriam que realizar alterações nos empreendimentos.

A partir de 2008, é identificado o aparecimento de apartamento para deficientes, provavelmente adotado pelos hotéis não apenas para atender à matriz de classificação, mas também à demanda de mercado.

Em 2008, nota-se a entrada de novos itens como TV a cabo, internet, conexão WI-FI e aparelho de DVD. Por meio desses dados, observa-se que a atualização dos equipamentos e a incorporação de novos itens tecnológicos são rápidas e acarretam uma reação dos demais hotéis verificável nos períodos subsequentes.

ÁREA SOCIAL	1966	1972	1978	1984	1990	1996	2002	2008
Restaurante	3	6	16	23	37	43	58	58
Bar	6	12	25	32	41	36	44	52
Garagem e estacionamento	0	8	20	35	47	36	53	71
Sala de convenções	0	0	13	24	35	36	53	56
Sauna	0	0	3	3	7	14	4	35
Business center	0	0	0	0	0	0	29	43
Sala de imprensa	0	0	0	0	1	0	0	0
Ofuro	0	0	0	0	0	0	0	3
Total de hotéis no período	7	16	38	44	54	52	62	71

QUADRO 13 - NÚMERO DE HOTÉIS POR ÁREA SOCIAL, NO PERÍODO DE 1966 A 2008

Fonte: Elaborado pela autora.

Quanto à área social, verifica-se no quadro 13 que no primeiro ano do guia (1966) os hotéis contavam com restaurante e bar e, ao longo dos anos, constata-se um incremento na oferta de itens como garagem e estacionamento, que aparecem em 1972, sala de convenções e sauna, em 1978.

Sala de Convenções aparece pela primeira vez no Guia no ano de 1977 em 12 hotéis e a sauna em 1973 no Hotel Lancaster e posteriormente no Hotel San Martin e no Araucária Palace. Esses itens se relacionam ao surgimento da Cidade Industrial de Curitiba como uma adaptação à demanda.

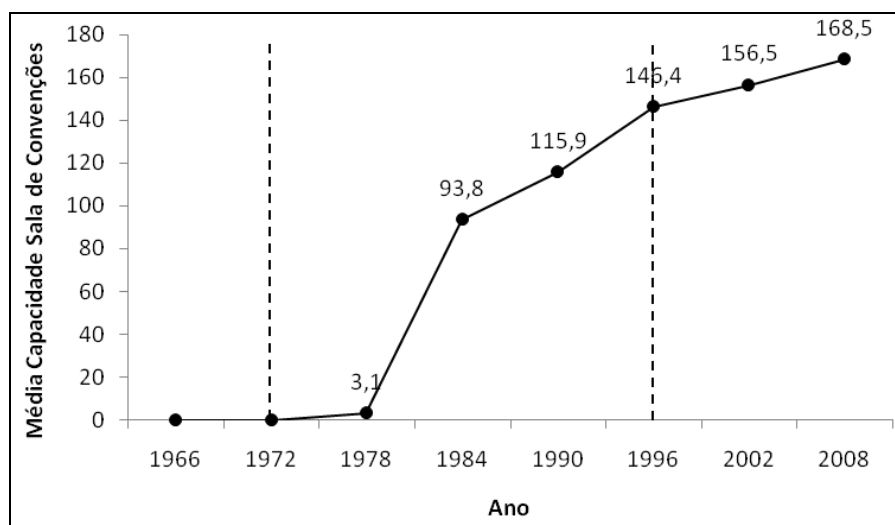


FIGURA 30 - MÉDIA DA CAPACIDADE DAS SALAS DE CONVENÇÕES

Fonte: Elaborado pela autora.

A capacidade da sala de convenções só passou a ser informada pelo Guia 4 Rodas a partir do ano de 1977. Em 1979, o Guia apresentava um total de 38 hotéis na cidade de Curitiba, sendo que 17 deles tinham sala de convenções, e o maior espaço se encontrava no Hotel Iguaçu Campestre, com 380 lugares. O único hotel naquela época com capacidade semelhante era o Hotel Mabú (inaugurado em 1973), com 350 lugares.

Em 1984, verifica-se o reflexo da mudança nos hotéis. As salas de convenções tiveram suas capacidades aumentadas e passaram a ter, em média, 93,8 lugares, figura 30, disponíveis em 24 dos 44 hotéis listados no Guia.

No segundo momento de análise dessa tese – a instalação das montadoras na RMC – verifica-se o aumento médio de lugares nas salas de convenções, sendo o Hotel Bourbon o empreendimento com a maior sala de convenções, com capacidade de 450 lugares.

Em 2001, com a inauguração do então Blue Tree (atual Radisson) e do Hotel Sheraton Four Points, as salas de convenções atingem o seu número máximo de lugares, podendo atender, cada um desses hotéis, até 600 pessoas.

Para exemplificar a rápida adequação dos concorrentes, no período seguinte, o Hotel Bourbon e Tower já eram listados no Guia com 600 lugares em suas salas de convenções.

O *Business Center* aparece pela primeira vez no Guia em 1995 no Hotel Bourbon e Hotel Lancaster provavelmente para atender à nova demanda advinda da instalação das montadoras. Em 2002, 29 hotéis passam a contar com essa área social, mostrando assim a reação da concorrência e a importância do item para os empreendimentos. O ofurô que está relacionado com o bem-estar do hóspede aparece em três hotéis em 2008.

ÁREA DE LAZER	1966	1972	1978	1984	1990	1996	2002	2008
Piscina	0	0	2	5	10	16	25	27
Sala de jogos	0	0	0	6	2	1	0	0
Ginástica	0	1	1	0	0	4	29	43
Quadra de futebol	0	0	0	2	2	1	1	1
Playground	0	0	0	3	4	1	1	1
Tênis / Squash / Paddle	0	0	0	2	1	1	0	1
Quadra poliesportiva	0	0	0	2	2	0	1	1
Cavalos	0	0	0	1	1	0	0	0
Boate	0	0	0	1	1	0	0	0
Minigolfe	0	0	0	1	1	0	0	0
Churrasqueira	0	0	0	0	3	0	0	0
Total de hotéis no período	7	16	38	44	54	52	62	71

QUADRO 14 - NÚMERO DE HOTÉIS POR ÁREA DE LAZER, NO PERÍODO DE 1966 A 2008

Fonte: Elaborado pela autora.

Quanto à área de lazer, nota-se pelo quadro 14 que em 1966 os hotéis de Curitiba não ofereciam nenhum tipo de lazer ao seu cliente. A piscina aparece de forma tímida em 1978, com dois hotéis oferecendo esse tipo de lazer, e em 2008 já são 27 hotéis.

Interessante verificar que houve aumento na quantidade de piscinas e nas salas de ginástica, sendo esse o item com aumento mais significativo, aparecendo pela primeira vez em 1972 e, em 2008 atingindo 43 hotéis. Esses dois itens estão ligados à saúde, condição física e qualidade de vida, o que pode mostrar uma mudança comportamental na demanda.

Equipamentos	1966	1972	1978	1984	1990	1996	2002	2008
Telefone	6	14	34	41	54	48	62	70
TV	6	16	33	35	53	48	61	71
Ar-condicionado	0	1	12	20	27	34	54	68
Calefação	0	2	12	22	30	35	38	18
Geladeira	0	0	15	27	46	47	62	66
Cofre	0	0	0	10	16	14	33	51
Hidromassagem	0	0	0	0	0	0	1	1
Vídeocassete	0	0	0	1	7	0	0	0
Apartamentos para não-fumantes	0	0	0	0	0	7	36	61
TV cabo	0	0	0	0	0	0	0	70
Internet	0	0	0	0	0	0	0	68
Conexão wi-fi	0	0	0	0	0	0	0	37
Apartamentos para deficientes	0	0	0	0	0	0	0	38
Aparelho de DVD	0	0	0	0	0	0	0	2
Total de hotéis no período	7	16	38	44	54	52	62	71

QUADRO 15 - NÚMERO DE HOTÉIS POR SERVIÇOS, NO PERÍODO DE 1966 A 2008

Fonte: Elaborado pela autora.

Por fim, quanto aos serviços, quadro 15, os hotéis tiveram iniciativas de incluir novos serviços, porém abandonaram muitas delas e foram se adequando ao longo dos anos, sendo traslado e canil os que apresentaram maiores aumentos nos dois últimos períodos analisados.

Relacionando presença de estacionamento nos hotéis no quadro 13, observa-se que o item garagem/estacionamento aparece pela primeira vez em 1972 e no ano de 2008 consta em 71 dos empreendimentos, sendo que 60 deles contam com manobristas

O serviço de manobrista aparece pela primeira vez em 1984 e ganha força ao longo dos anos, atingindo 60 hotéis em 2008. A maior parte dos hotéis que não fornecem esse serviço se encontram entre os simples (35,7%), médio conforto (6,7%) e confortável (18,2%). Todos os hotéis classificados como luxo ou muito confortável oferecem o serviço de manobrista.

Algumas análises efetuadas foram transferidas para o software ArcGis, o que permitiu melhor visualização das mudanças espaciais ocorridas ao longo do tempo.

3.2. Análise por meio de mapas da distribuição espacial da hotelaria curitibana

Os dados utilizados anteriormente geraram mapas que auxiliam a visualizar as mudanças espaciais.

Conforme a figura 31, doze hotéis foram inaugurados até 1966 e outros 12 no período de 1967 a 1972. Entre 1973 e 1978, 24 hotéis foram inaugurados, o dobro dos períodos anteriores, mostrando assim o impacto da criação da CIC na hotelaria.

No período de 1979 a 1984, foram nove o número de hotéis inaugurados e 12 até 1990, e esse mesmo número se repete no período seguinte, até 1996. Com a instalação das montadoras, em 1995, o período de 1996 até 2002 tem 24 novos hotéis inaugurados, um volume consideravelmente superior aos 14 hotéis inaugurados de 2003 até 2008.

Colocando esses empreendimentos no mapa, é possível identificar que a dinâmica espacial da hotelaria durante o período estudado é, inicialmente, em sua maioria central, estando localizados nas proximidades da rua XV de Novembro. Ao longo do tempo, parte se deslocou para a proximidade da rodoferroviária e, a partir de 2000, parte se deslocou para os bairros Batel e Água Verde (Avenida Sete de Setembro, divisa entre os dois bairros, na percepção do consumidor o bairro é Batel).

No período de 1991 a 1996, nota-se tímida entrada de hotéis no bairro Batel (dois empreendimentos – Hotel Batel em 1992 e Hotel Lumini em 1993). Após a instalação das montadoras, esse foi o bairro que mais recebeu hotéis, num total de 14 empreendimentos inaugurados no período de 1998 a 2004. A figura 31 apresentada a seguir ilustra a distribuição espacial dos hotéis por ano de inauguração.

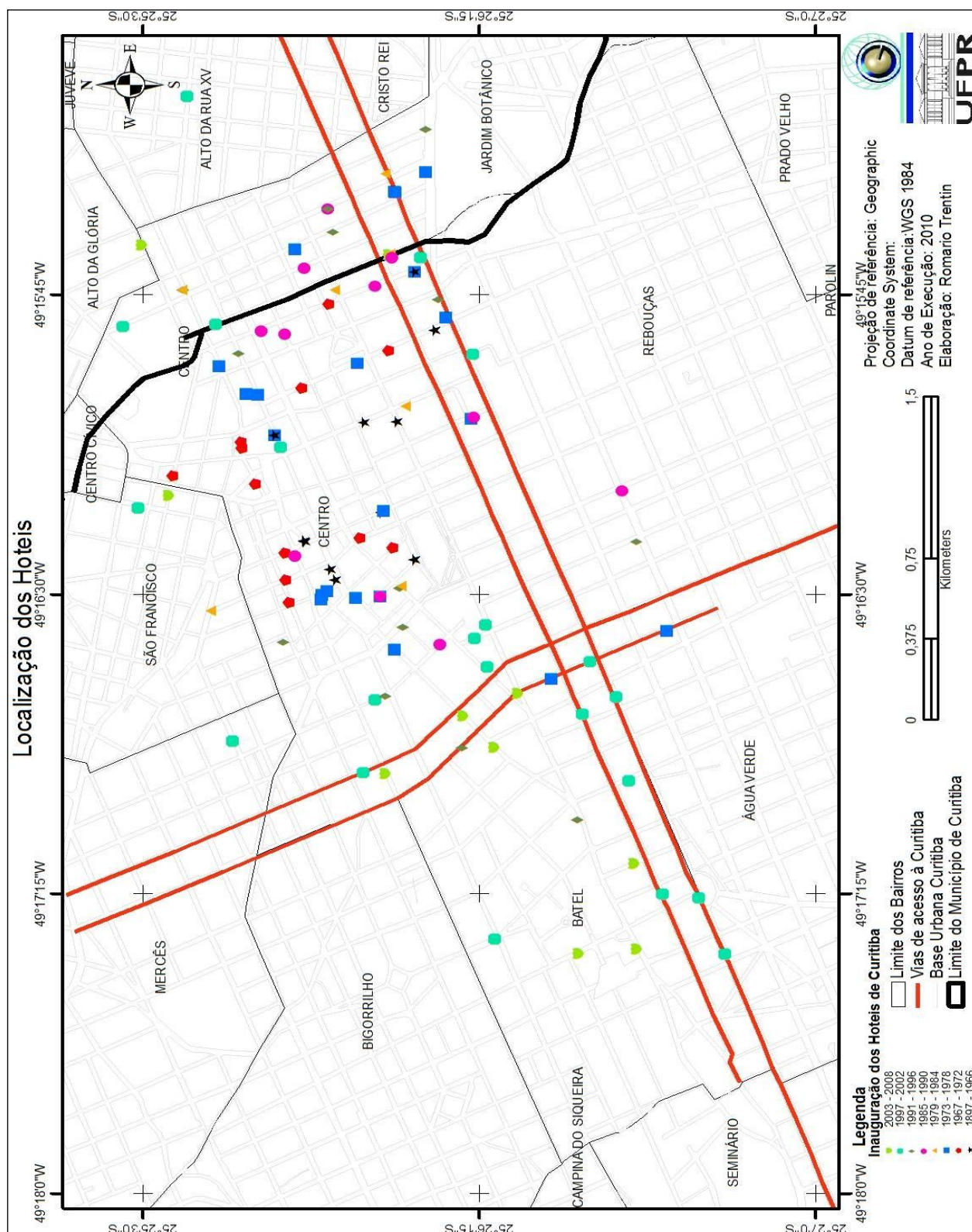


FIGURA 31 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS, POR ANO DE INAUGURAÇÃO
 Elaborado: Romário Trentin (2010).

No outro mapa, figura 32, verifica-se que o setor hoteleiro curitibano passou por diversas transformações em sua forma de organização, sendo inicialmente composto basicamente por empresas familiares e hotéis independentes e, ao longo dos anos, esse perfil foi se alterando com a entrada de hotéis de redes.

Na figura 32, os pontos da legenda de cor preta são hotéis independentes e, por mais que a hotelaria curitibana tenha crescido ao longo dos anos, esse tipo de organização é predominante, com concentração no bairro Centro.

Até 1969, apenas 11 hotéis constavam no Guia. Desses, seis continuam em operação e apenas dois deles continuam sendo listados: o antigo hotel Iguaçu atual Bourbon Tower (que inaugurou com 171 apartamentos e atualmente figura com 175) e o hotel Guaíra Palace (que inaugurou com 84 apartamentos e em 2008 constava com 98). Todos os estabelecimentos constantes no Guia naquela época eram familiares e não pertenciam a nenhuma rede.

Há alguns hotéis na região da Rodoferroviária próximos à Avenida Sete de Setembro (lado direito do mapa da figura 32). O salto quantitativo de hotéis é marcante, de um total de 11 hotéis constantes no Guia em 1969, passa-se a 38 em 1979, um aumento de 380%, isso pode ser justificado pela criação da CIC em 1973.

No período após 1990, nota-se mudança na forma de organização dos hotéis independentes, e apesar de continuarem predominantes com 81% do total, começam a sentir a entrada de redes locais com 2% dos hotéis (por exemplo: Borcath e Araucária), 4% de regionais (por exemplo: San Juan e Harbor), 2% de nacionais (por exemplo: Bourbon e Bristol) e 8% de internacionais (por exemplo: Accor e Best Western) alterando o cenário hoteleiro curitibano, devido à entrada das montadoras.

Entre 2002 a 2008, o número total de hotéis constantes no Guia é de 71 empreendimentos, sendo 17% de hotéis independentes, 1% pertencendo à rede local, 8% a redes regionais, 32% a redes nacionais e 17% a redes internacionais. Dessa forma, verificam-se mudança de perfil do setor e internacionalização da hotelaria curitibana, o que pode ser confirmado pela inauguração do primeiro hotel da rede portuguesa Pestana na região sul do Brasil, em 2004.

Dos 71 hotéis constantes no ano de 2008, o que tem a maior quantidade de unidades habitacionais (263) pertence à bandeira francesa Formule 1, da Rede Accor de Hotéis e, em segundo lugar, com 195 unidades habitacionais, o Hotel Blue Tree, uma rede nacional (atualmente Hotel Radisson – hotel de bandeira internacional, porém administrado por empresa nacional).

A outra empresa familiar que mudou seu perfil é a Rede Bourbon, que assumiu a administração de hotéis em Curitiba e em diversos estados brasileiros, seguindo a estratégia de expansão da marca.

O atual Bourbon e Tower adquiriu o Hotel Iguaçu – independente – e o Bourbon era um hotel de rede regional com uma unidade em Londrina, Foz do Iguaçu e Curitiba, inaugurando duas unidades em São Paulo, sendo uma na região central e outra em Atibaia. Atualmente, essa rede nacional administra 11 hotéis entre propriedade própria e administração.

Outra empresa paranaense que cresceu foi o grupo de hotéis Slaviero. Inicialmente com um hotel no centro da capital, adquiriu em seguida o Braz Hotel, que esteve fechado por vários anos, transformando-se em rede local. Em 2010, o grupo contava com dez hotéis espalhados por diversos estados, dois deles dentro dos aeroportos de Guarulhos e Afonso Pena, alterando sua rede para nacional.

Uma estratégia da qual essas redes fazem uso é a de ter hotéis de diversas categorias para atender pessoas de diferentes níveis socioeconômicos, caso dos hotéis Bourbon e Tower, dirigidos a um público mais exigente, como executivos, diretores e gerentes de empresas, estando situados no centro da cidade. Há também o Hotel Bourbon Executive, com uma faixa de preço mais acessível, destinado a um público um pouco menos exigente como supervisores, vendedores e turistas. Assim acontece com as outras redes de hotéis que se encontram na capital paranaense.

Ao segmentar a análise por bairro, observa-se que o bairro Batel detém a maior percentagem dos hotéis de rede local, nacional e internacional.

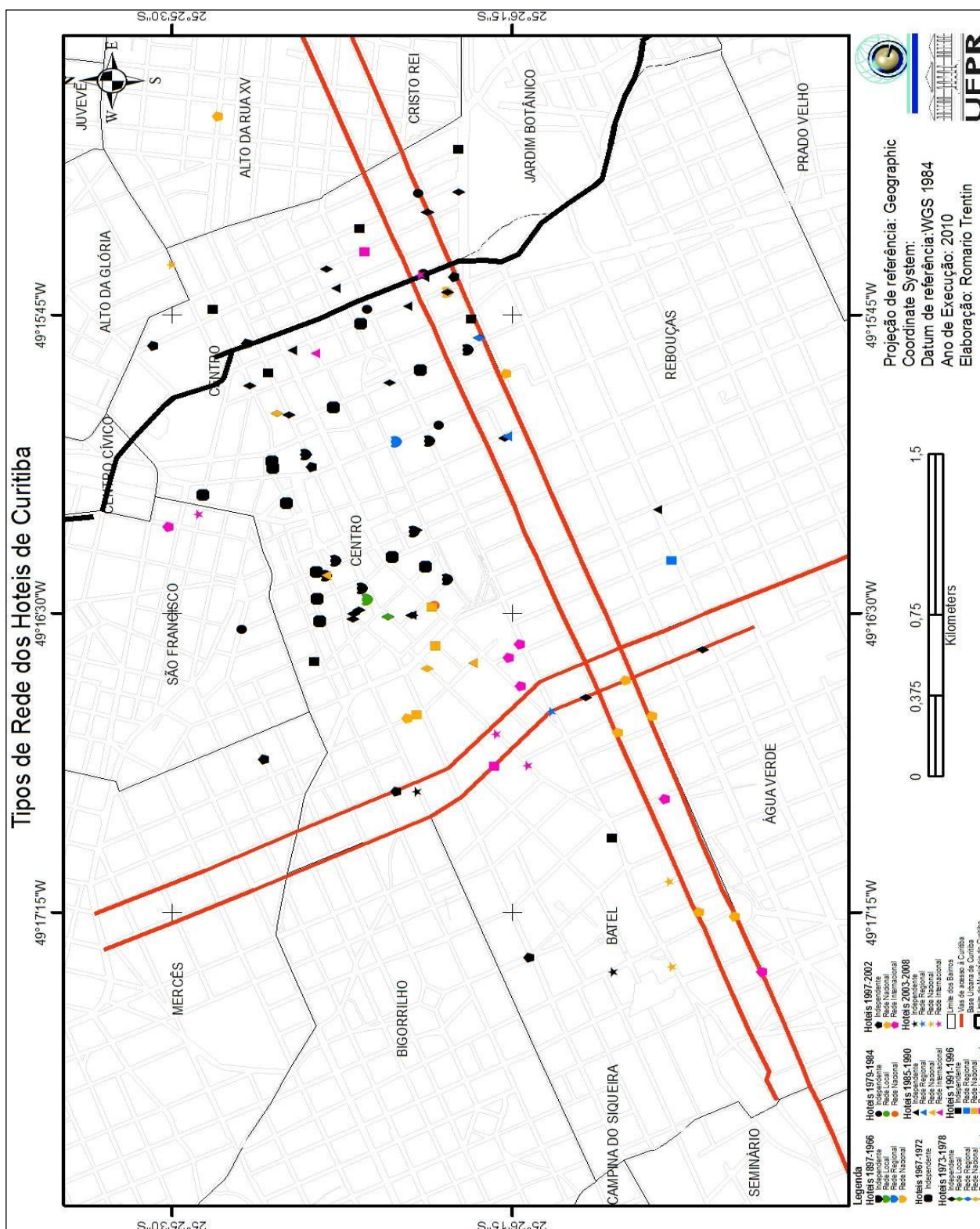


FIGURA 32 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS, POR TIPO DE REDE
 Fonte: Elaborado por Romário Trentin (2010).

A figura 33 confirma visualmente essa movimentação da localização da hotelaria curitiba, antes totalmente centralizada, no sentido do bairro Batel e de bairros que fazem divisa com o centro da cidade de Curitiba.

A figura 33 também ilustra os hotéis localizados em bairros mais distantes do Centro. Optou-se pela aproximação dos bairros Centro e Batel, com vistas a facilitar a visualização do leitor, já que esses dois bairros concentram quase a totalidade de hotéis.

O Batel é um bairro curitibano que, além de possuir residências, conta com serviços especializados e serviços corporativos. Nele se localizam escritórios de empresas nacionais e internacionais, além de ser um centro de consumo de bens e serviços com padrão internacional.

O bairro Batel é desde os primórdios do século XX um dos mais importantes espaços da elite curitibana e concilia, em um mesmo espaço, tradição e globalização em Curitiba.

Para Sassen (1998^a), serviços especializados e corporativos, como apoio e suporte às empresas globais, são fundamentais na internacionalização da economia, controlados por grupos de ação mundial, configurando, dessa forma, a internacionalização da economia local.

Conforme Moura (2003), a geografia das cidades sofre os efeitos da globalização e coloca entre esses efeitos a alteração da configuração espacial, dos padrões da estratificação social, do estilo de vida citadino, da distribuição da população e das atividades econômicas.

Todavia, no início (1966 a 1972), não houve pulverização da hotelaria de acordo com os dados obtidos pelo Guia 4 Rodas. Com o decorrer do período estudado e a entrada das montadoras, houve um deslocamento para o bairro do Batel em direção à CIC, saída e entrada do Sul do país e interior do Paraná, do bairro Centro em direção à rodoferroviária e saída e entrada de Santa Catarina, ao aeroporto e às montadoras localizadas em São José dos Pinhais.

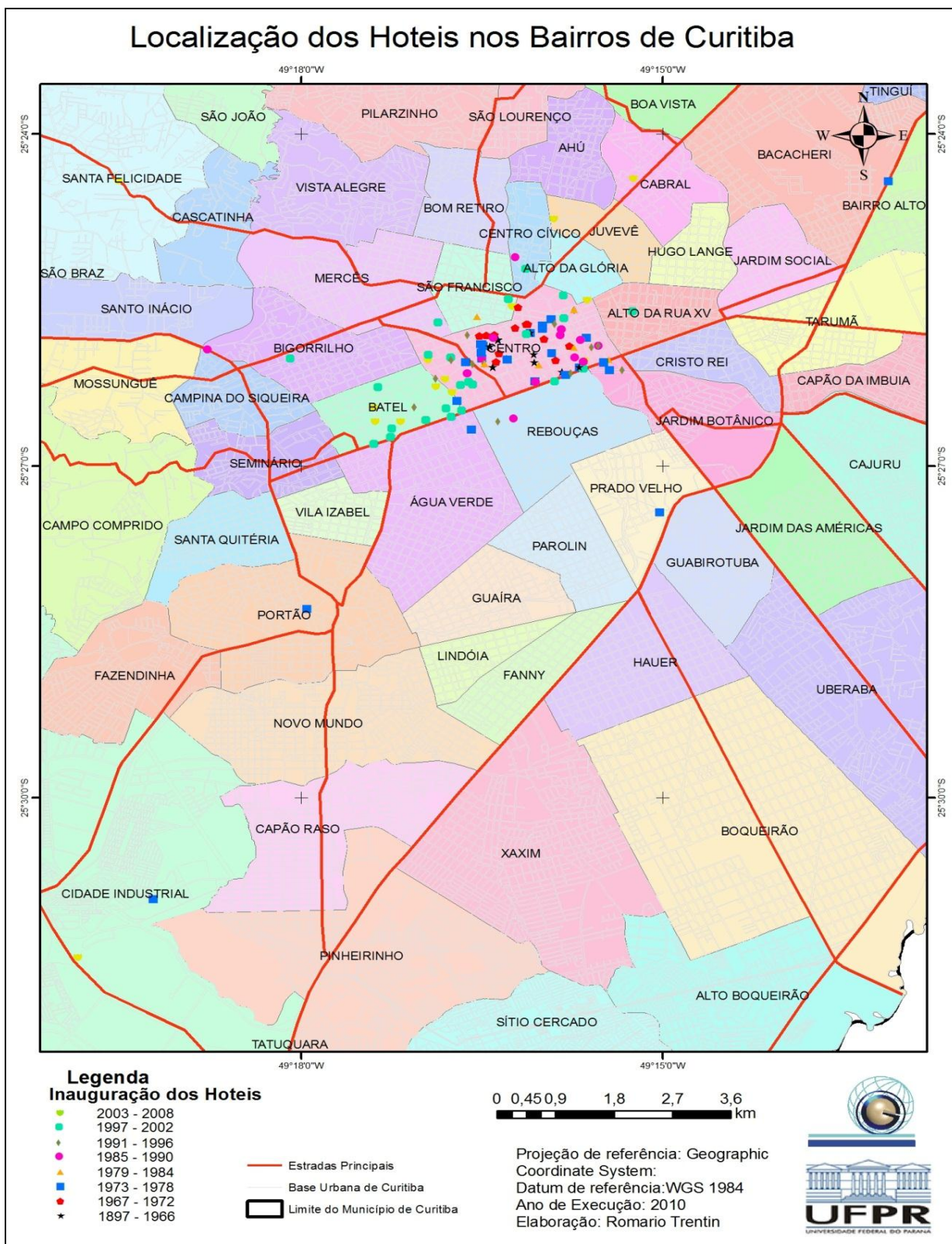


FIGURA 33 - LOCALIZAÇÃO DOS HOTÉIS, POR BAIRRO

Fonte: Elaborado por Romário Trentin.

As figuras 34 e 35 mapeiam os hotéis, agrupando-os por serviços constantes no Guia 4 Rodas.

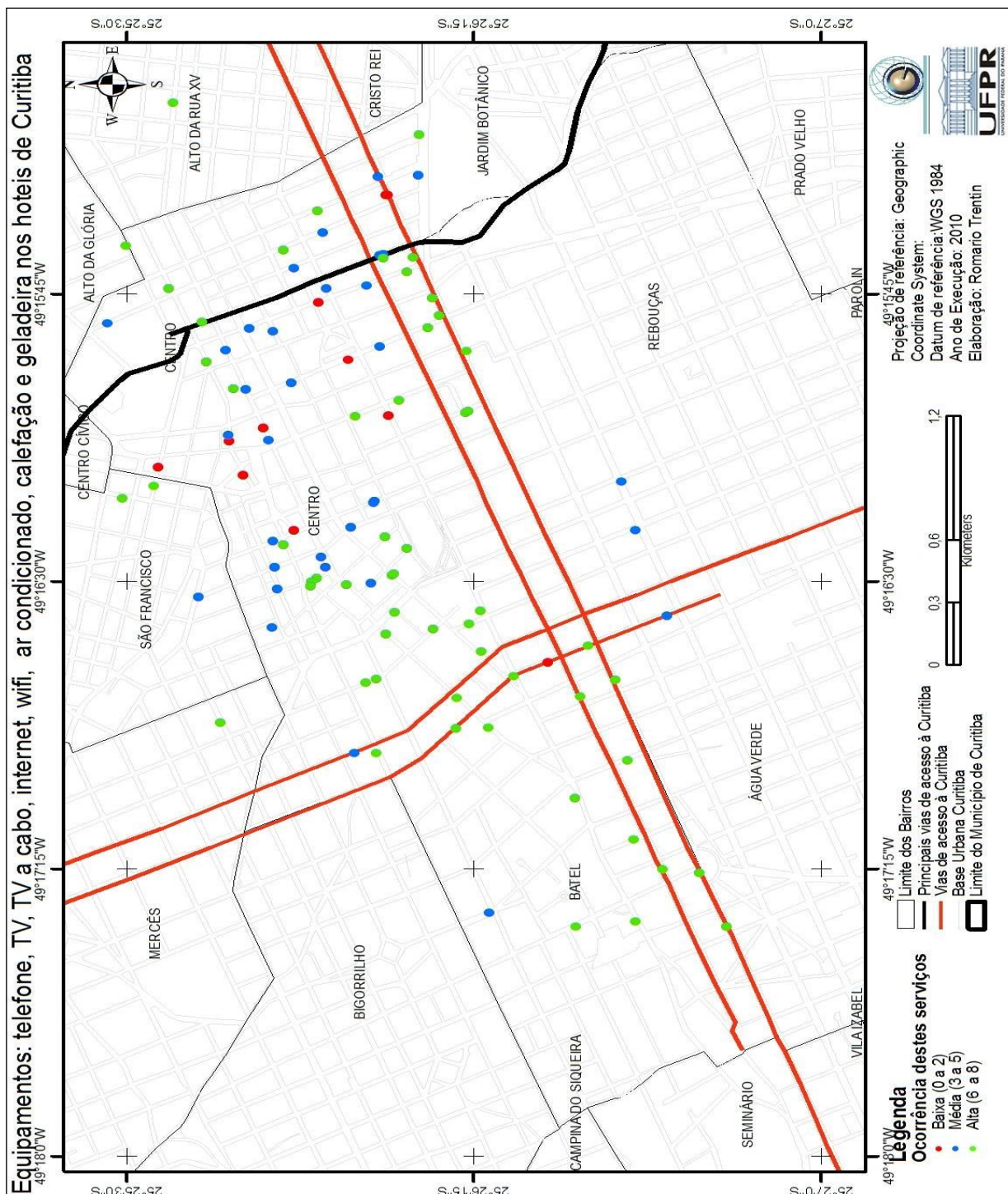


FIGURA 34 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS DE TELEFONE, TV, TV A CABO, INTERNET, WI-FI, AR CONDICIONADO, CALEFAÇÃO E GELADEIRA NOS HOTÉIS DE CURITIBA
Fonte: Elaborado por Romário Trentin (2010).

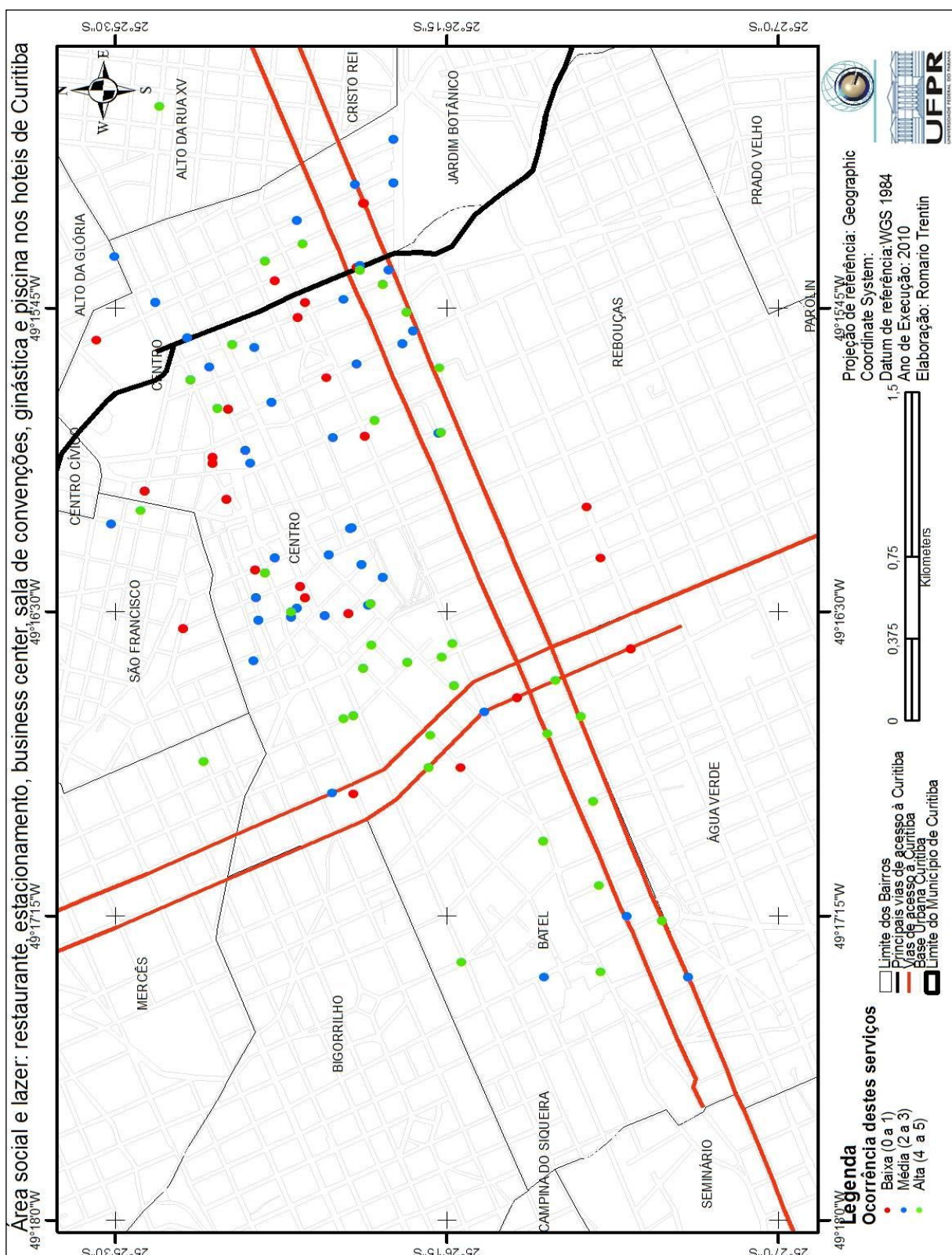


FIGURA 35 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS POR SERVIÇO
 Fonte: Elaborado por Romário Trentin (2010).

De acordo com a figura 34, o Centro da cidade e o bairro Batel têm uma distribuição equitativa para os hotéis que oferecem telefone, TV, TV a cabo, internet, wifi, ar-condicionado, calefação e geladeira.

O bairro do Batel encontra-se dividido no que tange a serviços ofertados pelos hotéis, uma vez que seis hotéis oferecem de zero a dois itens e seis hotéis oferecem de seis a oito itens e apenas três hotéis oferecem de três a cinco itens, mostrando que esses hotéis, em sua maioria de redes regionais, nacionais e internacionais, atendem a diferentes públicos.

O Batel, tradicionalmente considerado um bairro de elite, passou a ter ares de bairro comercial de alto nível desde a década de 1980. Segundo Fenianos (1997), o requinte e a sofisticação dos antigos casarões permaneceram no bairro, porém o lado comercial foi representado pelas boutiques e restaurantes de alto padrão, além de *Shoppings Centers* e outros.

O bairro Centro, devido à sua maior concentração de empreendimentos, apresenta a maior quantidade de hotéis com índice médio de oferta de serviços (figura 35).

Com relação a Restaurantes, *Business Center*, Sala de Convenções, Ginástica e Piscina, a figura 35 mostra que o bairro Batel apresenta maior proporcionalidade de hotéis que ofertam tais serviços: 71% têm alta ocorrência (de 4 a 5) e 14% têm baixa e média ocorrência. Por outro lado, no bairro Centro, 27% dos hotéis têm alta ocorrência, 47% têm média ocorrência e 24% têm baixa ocorrência.

Existem serviços que contribuem significativamente na receita do empreendimento, como é o caso do restaurante, da sala de convenções e do *business center*. Andrade et al. (2000) afirmam que estes serviços são importantes para o hóspede, além de serem essenciais para conferir ao hotel padrão de qualidade.

Para esses autores, não existe nenhuma relação entre número de apartamentos e oferta desses serviços. Corroborando tal afirmação, cita-se o hotel F1 pertencente à rede Accor, que tem 263 apartamentos, não oferece sala de convenções tampouco *business center* e restaurante para atender a seus hóspedes.

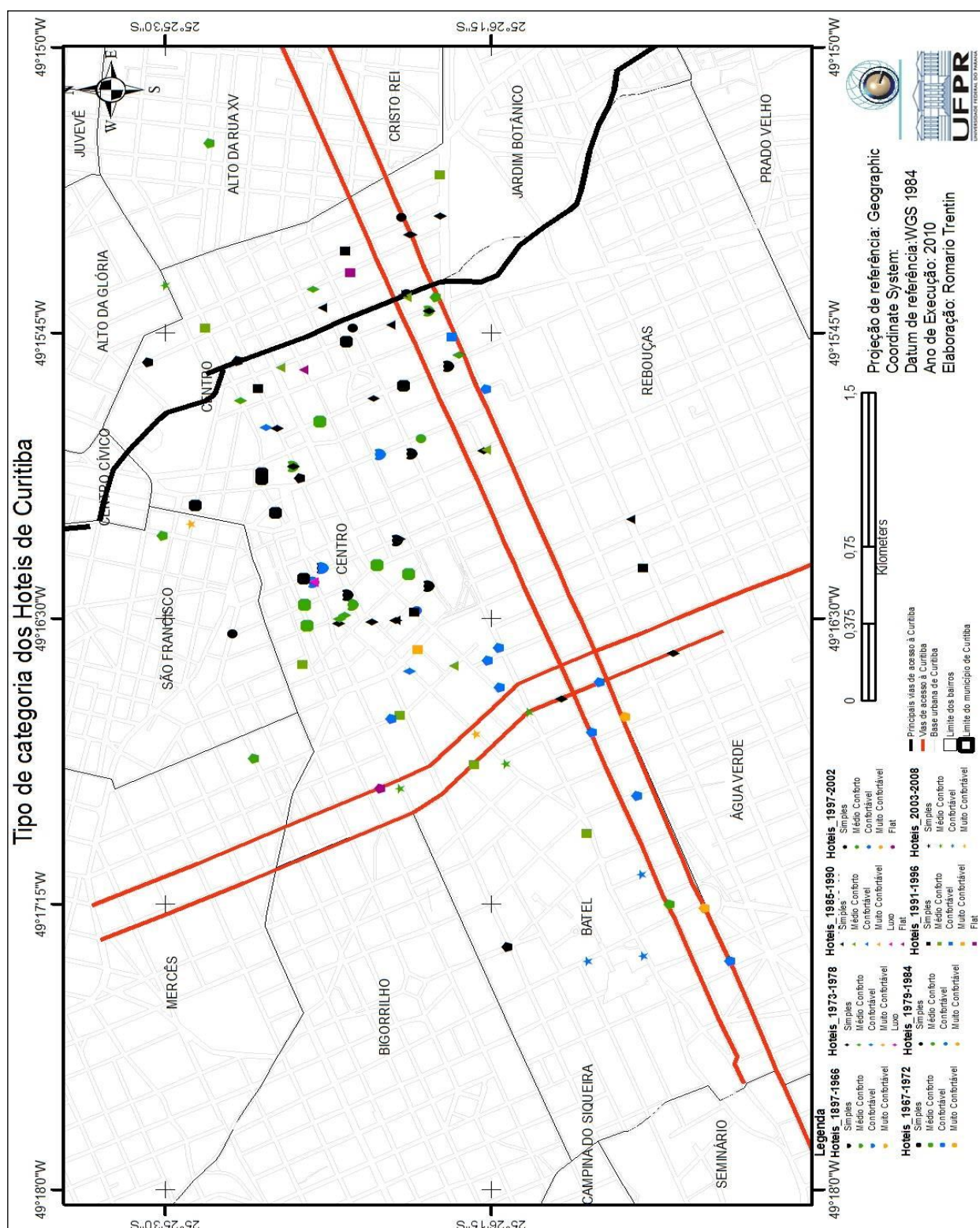


FIGURA 36 - DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS POR CATEGORIA
 Fonte: Elaborado por Romário Trentin (2010).

Quanto à classificação, a figura 36 mapeia os empreendimentos desde a categoria simples até luxo.

Conforme informações da Secretaria de Turismo do Paraná (SETU-PR, 2010), o perfil do hóspede que frequenta a cidade é, em sua maioria, de negócio. Devido às mudanças ocorridas na cidade, observa-se que ao longo do tempo muitos dos hotéis se adaptaram às mudanças, seja por meio da reformulação e/ou inclusão de novos serviços e/ou equipamentos e/ou lazer ou por meio da construção de novos empreendimentos.

No ano de 1966, as classificações confortável e muito confortável abrangiam 14,2% dos hotéis, a categoria médio conforto, 43,6% dos hotéis, e a categoria simples, 28%.

Interessante notar na figura 36 a aproximação espacial de hotéis categorizados como simples muito próximos, além da mudança de classificação ocorrida entre 1973 e 1978, motivada pela entrada de novos hotéis. O antigo Hotel Mariluz (atual San Martin), localizado à Rua João Negrão, que, em 1970, era classificado como médio conforto, em 1978 passou a ser classificado como confortável.

O hotel Dom Bosco, que aparece na CIC (não visível no mapa), foi adquirido por uma rede local e mudou de categoria (muito conforto). Em 1984, os hotéis foram classificados da seguinte forma: 52% simples, 9% médio conforto, 20% médio conforto, 16% muito confortável e 2% luxo.

Outro fato a ser considerado é o bairro Centro Cívico, destinado a concentrar os serviços públicos estaduais e municipais, que teve seu primeiro hotel inaugurado em 1989, o Hotel D. Rodrigo, na Rua Aristides Teixeira, e o primeiro *shopping center* da cidade - o Shopping Müller.

Contudo, esses empreendimentos não trouxeram o desenvolvimento da hotelaria para o bairro, mas, em contraste, o desenvolvimento do Batel como nova centralidade ocorreu simultaneamente com a inauguração em 1996 de dois novos *shoppings centers* - o Crystal e o Curitiba.

3.3. Aplicação do modelo de localização de hotéis de Burtenshaw, Bateman e Asworth

Burtenshaw, Bateman e Ashworth (1981) afirmam que a localização tradicional para os hotéis é parte integrante do CBD (*Central Business District*), com certa proximidade com as atrações históricas e comerciais da cidade.

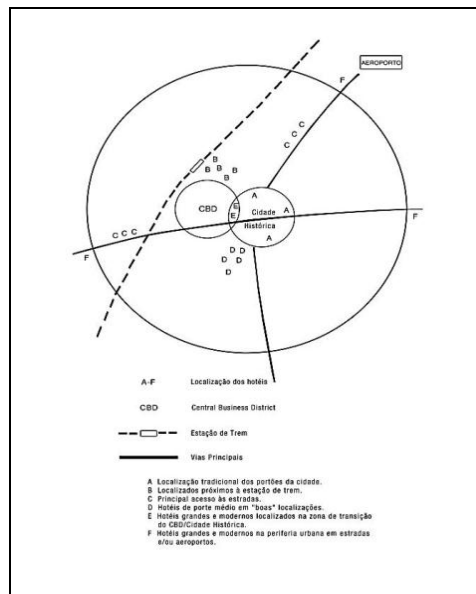


FIGURA 37 - MODELO DE LOCALIZAÇÃO DE HOTÉIS DE BURTENSHAW, BATEMAN E ASHWORTH
Fonte: Burtenshaw, Bateman e Ashworth (1981: 207).

Ritter (1985) verificou que em distintos períodos da história a localização dos hotéis da cidade foi determinada principalmente pela forma dominante de tecnologia de transporte da época. Para Ritter, antes do aparecimento das estradas de ferro, os hotéis eram concentrados ao longo da beira-mar (ou à beira da água), em cidades existentes ao longo de rios, lagos ou do mar, ou localizados no centro da cidade ou próximo às portas da cidade, no caso de cidades muradas.

Burtenshaw, Bateman e Ashworth (1981) e Ritter (1985) realizaram estudos em Colônia, Nuremberg, Edimburgo, Berlim e Amsterdam, utilizando a localização dos hotéis como forma de se criar um modelo.

No intuito de replicar o modelo e identificar o comportamento na cidade de Curitiba, essa mesma variável foi utilizada na confecção da figura 38.

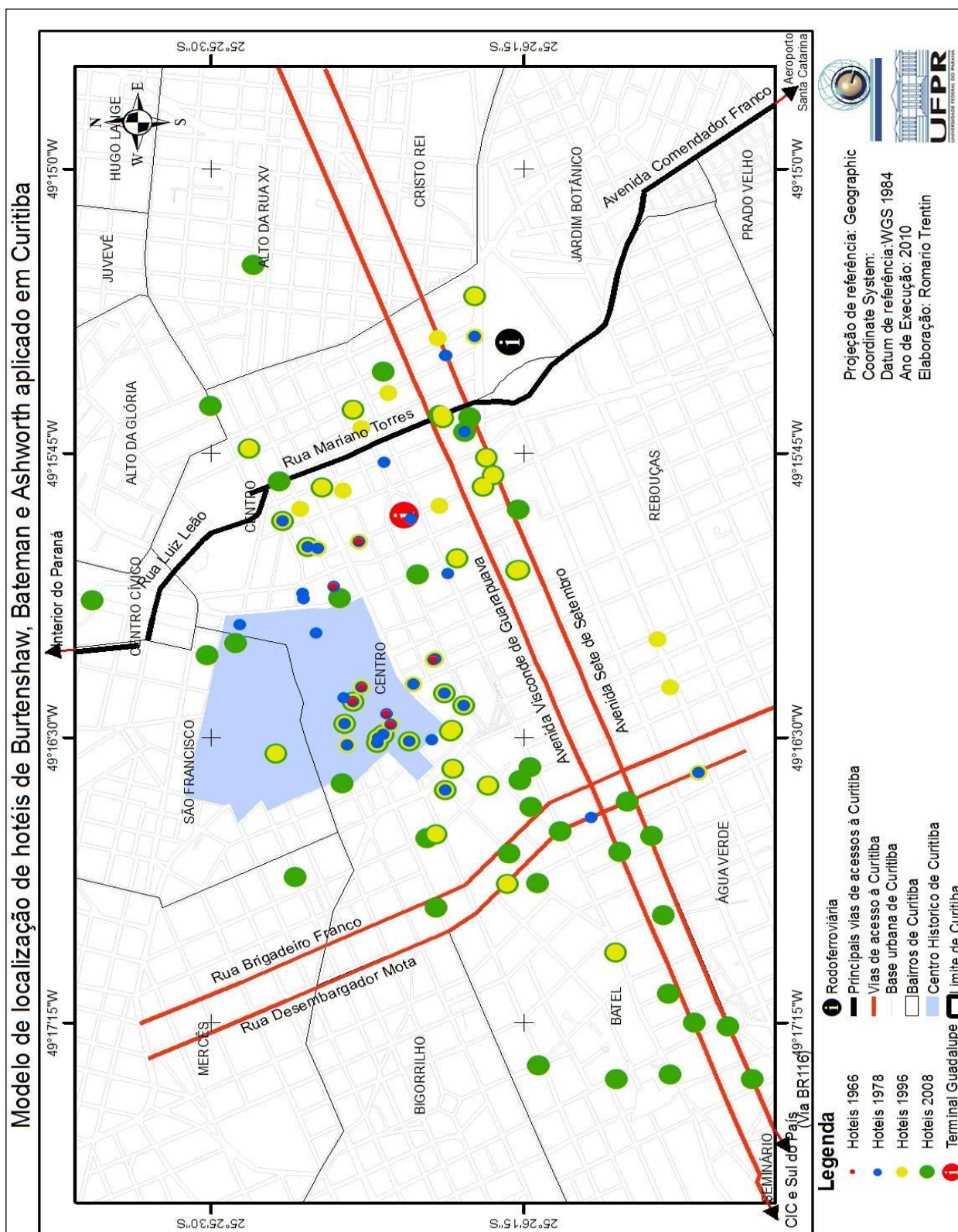


FIGURA 38 - MODELO DE LOCALIZAÇÃO DE HOTÉIS, APLICADO A CURITIBA
 Fonte: Elaborado por Romário Trentin (2010).

Os anos de 1966, 1978, 1996 e 2008 foram considerados por conveniência: 1966 corresponde ao início do período amostral; 1978 corresponde à fase posterior do aparecimento da CIC; 1996 é o ano posterior à instalação das montadoras na RMC; e 2008 é o último ano do período amostral.

Dois terminais de transporte foram considerados na aplicação do modelo: (1) terminal Guadalupe (antiga rodoviária a partir de 1956); (2) e a Rodoferroviária, inaugurada em 1972.

Vias de acesso também foram consideradas: avenida Comendador Franco, entrada de quem chega pelo aeroporto de São José dos Pinhais e de quem vem de Santa Catarina ou Sul do país; avenidas Visconde de Guarapuava e Sete de Setembro, que cruzam grande parte da cidade, levando o tráfego até a Cidade Industrial e/ou à BR 116; e ruas Desembargador Mota e Brigadeiro Franco, que cruzam a cidade no sentido BR 116 à BR 277.

No ano de 1966, a maioria dos hotéis estava próxima ao centro histórico. Em 1978, alguns hotéis apareceram fora do centro histórico, e esse movimento de novos hotéis fora dessa área se confirma quando são analisados os anos de 1996 e 2008. Nesses dois anos, observa-se que diversos hotéis se localizavam próximos às vias principais de Curitiba e do terminal rodoferroviário.

Na perspectiva dos autores do Modelo de Localização dos Hotéis e analisando o mapeamento da localização dos hotéis em Curitiba, observam-se semelhanças entre o modelo europeu e o modelo de localização dos hotéis em Curitiba. Logo, diversos hotéis se aproximam dos terminais de transporte de massa, com concentração nas proximidades da Rodoferroviária e das principais vias.

3.4. Aplicação do Modelo de Hierarquia da Localização dos Hotéis de Egan e Nield

Egan e Nield (2000) identificaram uma hierarquia de hotéis baseada na localização (figura 39) que fornece aproximação de uma provável hierarquia, identificando os seguintes níveis:

- 1) Hotéis de luxo (4 ou 5 estrelas, localizados no centro da cidade)
- 2) Hotéis econômicos do tipo A (normalmente prédios convertidos, localizados no limite do centro da cidade, direcionados tanto para gerentes de empresas médias como para turistas)
- 3) Hotéis de negócio (3 estrelas, localizados nos subúrbios)
- 4) Hotéis econômicos do tipo B e hotéis de negócio 3 estrelas (localizados nos limites da cidade e nos entroncamentos de estradas)

Nesta tese, foi aplicado o Modelo de Evolução Histórica de Burtenshaw, Bateman e Ashworth (1981) na tentativa de verificar se existem similaridades entre cidades medievais, onde originalmente esse modelo foi aplicado, e cidades do “mundo novo”, aplicando-o à cidade de Curitiba.

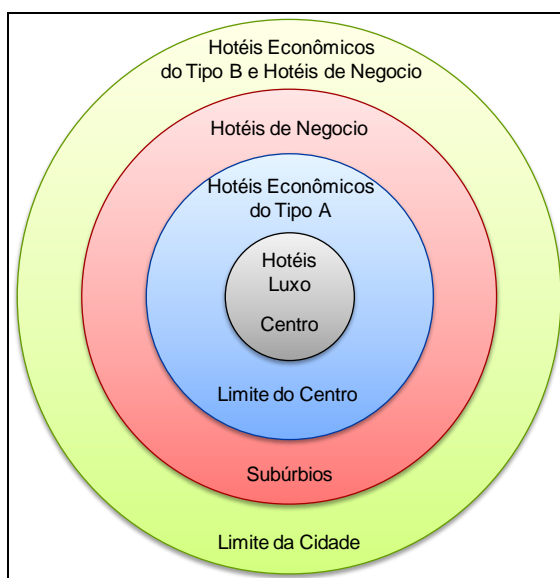


FIGURA 39 - HIERARQUIA ESPACIAL DOS TIPOS DE HOTÉIS DA GRÃ BRETANHA
Fonte: Egan; Nield (2000).

Além do modelo descrito acima, fez-se uso também do modelo desenvolvido por Egan e Nield (2000), na tentativa de hierarquizar os hotéis localizados em Curitiba, tal como encontrado nas cidades médias da Grã Bretanha. No entanto, não foram analisados a acessibilidade e o valor do aluguel dos edifícios, mas apenas a hierarquia espacial e o crescimento dos hotéis em relação ao custo da terra.

A figura 40 expõe o modelo de hierarquia de hotéis de Egan e Nield aplicado à cidade de Curitiba, como pode ser visto a seguir.

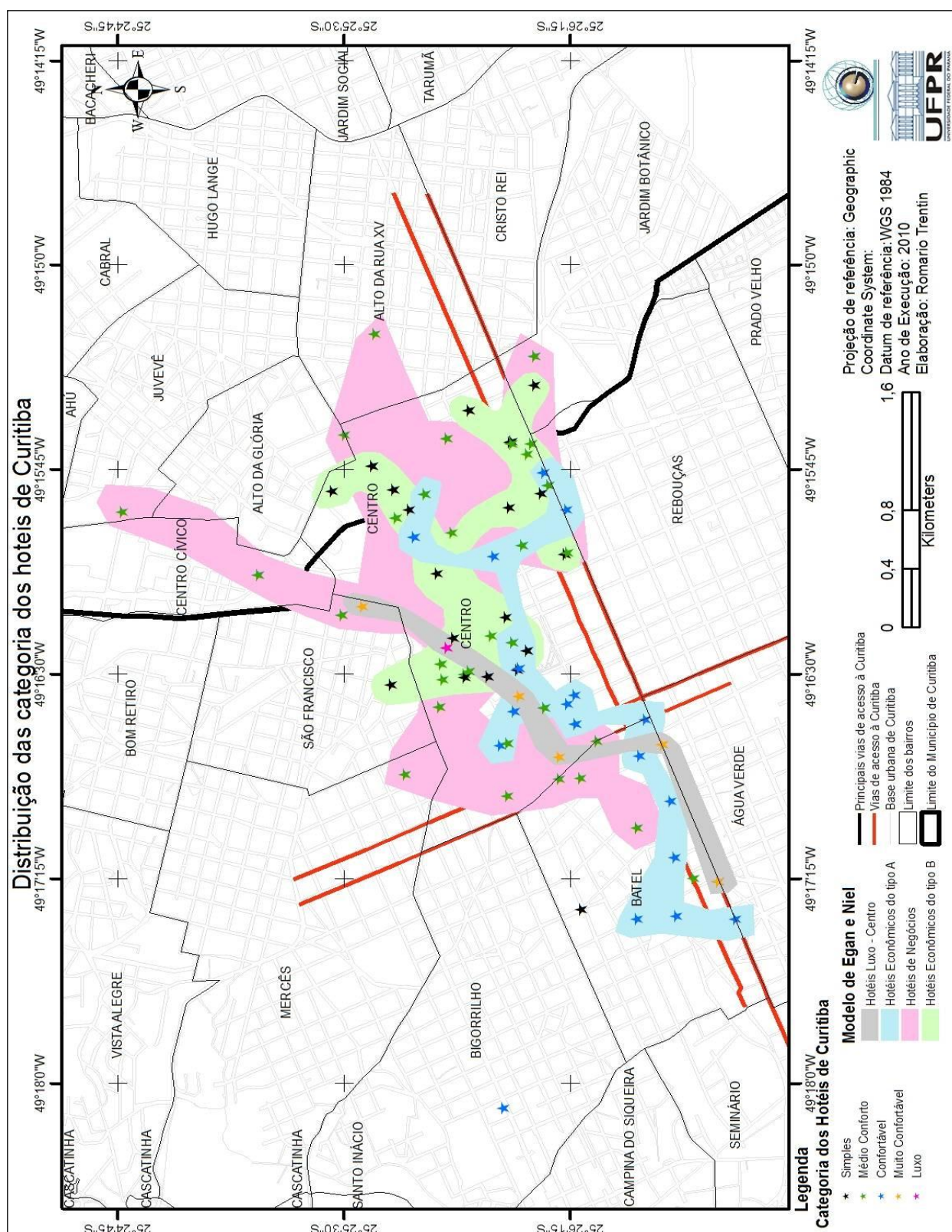


FIGURA 40 - MODELO DA HIERARQUIA DE HOTÉIS APLICADO A CURITIBA
 Fonte: Elaborado por Romário Trentin.

Para a elaboração do mapa, tomou-se a categoria luxo e muito confortável como hotéis de luxo; a categoria confortável como hotéis econômicos do tipo A; médio conforto como hotéis de negócios; e simples como hotéis econômicos do tipo B.

O modelo de hierarquização de Egan e Nield foi refutado na cidade de Curitiba, pois não há concentração efetiva de classificações de hotéis em um determinado bairro. Como pode ser notado na figura 40, as classificações se encontram aglomeradas na região central da cidade, formando um amálgama de hotéis.

3.5. Aplicação do Modelo de Cidade Turística Histórica de Ashworth e Tunbridge

A pesquisa de Asworth e Tunbridge (2000) foi desenvolvida em cidades medievais. Por se tratar de um país novo – já que o Brasil foi descoberto há 510 anos – com cidades relativamente novas, ao ser utilizado o Modelo de Cidade Turística de Asworth e Turnbridge, com a finalidade de identificar em qual fase Curitiba se encontraria, pode-se constatar que o Modelo Turístico Histórico de Curitiba não se encaixa em nenhuma das quatro fases apresentadas anteriormente. Curitiba tem 317 anos e é uma cidade nova, se comparada às cidades europeias.

De acordo com a figura 41, o modelo de Curitiba é central, sendo que a parte histórica e a turística se sobrepõem, além de suas construções e elementos serem utilizados para o turismo, seja como atrações principais, serviços de apoio secundários ou simplesmente como ambiente de fundo para apreciação de visitantes envolvidos em atividades não-históricas.

Observa-se que parte do centro histórico e turístico se encontra no CBD (*Central Business District*), ficando o modelo de Curitiba de forma intermediária entre a fase dois e três da cidade histórico-turística de Asworth e Tunbridge (2000), configurando modelo próprio, como exposto na figura 41.

Embora a área sobreposta represente a parte da cidade explorada histórico-turisticamente, isso não quer dizer que o restante da cidade não contenha áreas que possam ser exploradas de forma turística, caso dos parques e outras áreas de lazer.

Conforme dados do IPPUC (2010), o CBD de Curitiba continua sendo o Centro com 15,70% de todos os estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços da cidade. O bairro Boqueirão fica em segundo lugar com 6,07% de participação e o bairro Batel é listado na oitava posição, com 3,72% (Anexo 2).

Sendo assim, a aplicação do modelo de Asworth e Tunbridge (2000) apresenta a seguinte forma gráfica sintética:

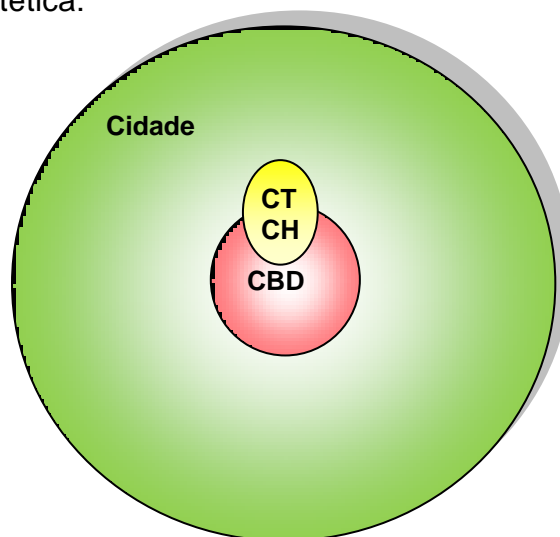


FIGURA 41 - MODELO DE CIDADE HISTÓRICO-TURÍSTICA APLICADO SINTETICAMENTE A CURITIBA

Fonte: Elaborado pela autora.

Após o modelo histórico turístico de Curitiba ser identificado, foi feita uma sobreposição com o modelo de Egan e Nield (2000) de hierarquização dos hotéis, e por esse motivo pode-se observar a classificação dos hotéis ao longo do período estudado (figura 42).

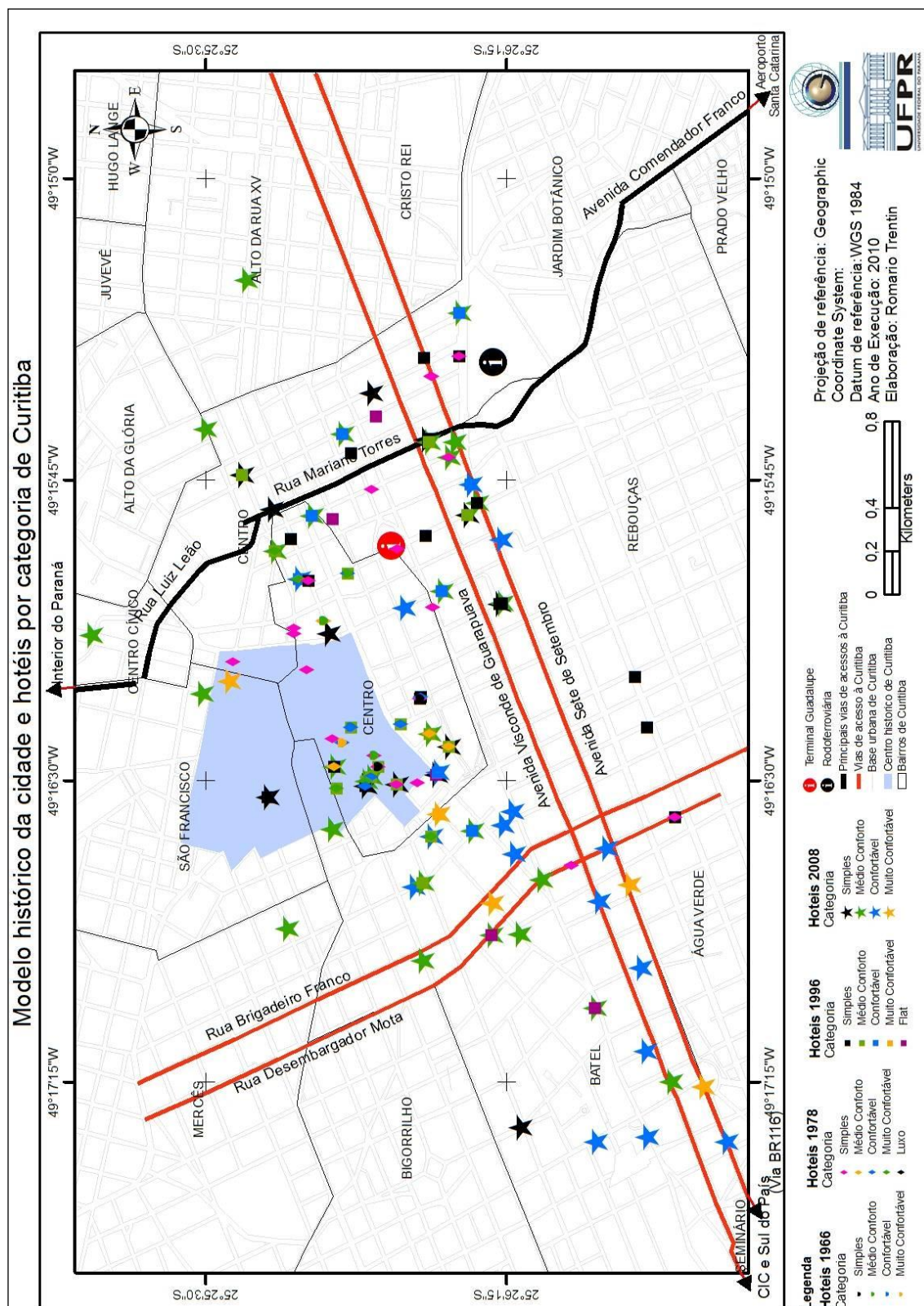


FIGURA 42 - SOBREPOSIÇÃO DO MODELO DE CIDADE HISTÓRICO-TURÍSTICA E DO MODELO DE HIERARQUIZAÇÃO DE HOTÉIS
 Fonte: Elaborado por Romário Trentin (2010).

Os hotéis de categoria confortável se encontram próximos às principais vias, bem como uma porção daqueles classificados como “muito confortável”.

Asworth e Tunbridge (2000) afirmam que, em algumas cidades onde o modelo foi aplicado, ocorreu uma concentração de hotéis com os recursos histórico-turísticos próximos a centros contemporâneos de compras, como em Delft, Florença e Heidelberg, ou então ruas especializadas em compras, como a rua Kalverstraat em Amsterdam.

No caso da aplicação do modelo em Curitiba, nota-se que na rua XV de Novembro, a qual concentra grande número de lojas, a presença de hotéis não é tão significativa, talvez por dois motivos: (a) considerado o primeiro calçadão do país a partir de 1972 e (b) os hotéis constantes no Guia em 1966 e em 1978 estão no centro da cidade, estando, portanto, próximos à rua XV de Novembro. No entanto, não se pode afirmar que esses hotéis tenham buscado essa localização devido à existência do centro de compra oferecido por essa rua.

Em outras cidades, as mudanças do CDB deixaram o centro histórico-turístico de certa forma isolado, como Bergamo, Arezzo e Carcassone. Todavia, esse fenômeno não ocorreu na capital paranaense.

Por outro lado, em Amsterdam, uma área cultural se desenvolveu a dois quilômetros de distância do centro da cidade. Nesse sentido, nota-se na figura 42 certa concentração de hotéis de diferentes classificações próximos ao final da Rua Mariano Torres, onde estão localizados a Universidade Federal do Paraná e sua Reitoria, o Teatro da Reitoria, o Teatro Guaíra, o Miniauditório, o Guairinha, entre outros teatros, além do Cine Luz.

Observa-se que com a entrada das montadoras a dispersão da hotelaria acaba se direcionando às principais vias e antes desse momento a maior concentração era para os terminais de transporte e centro histórico.

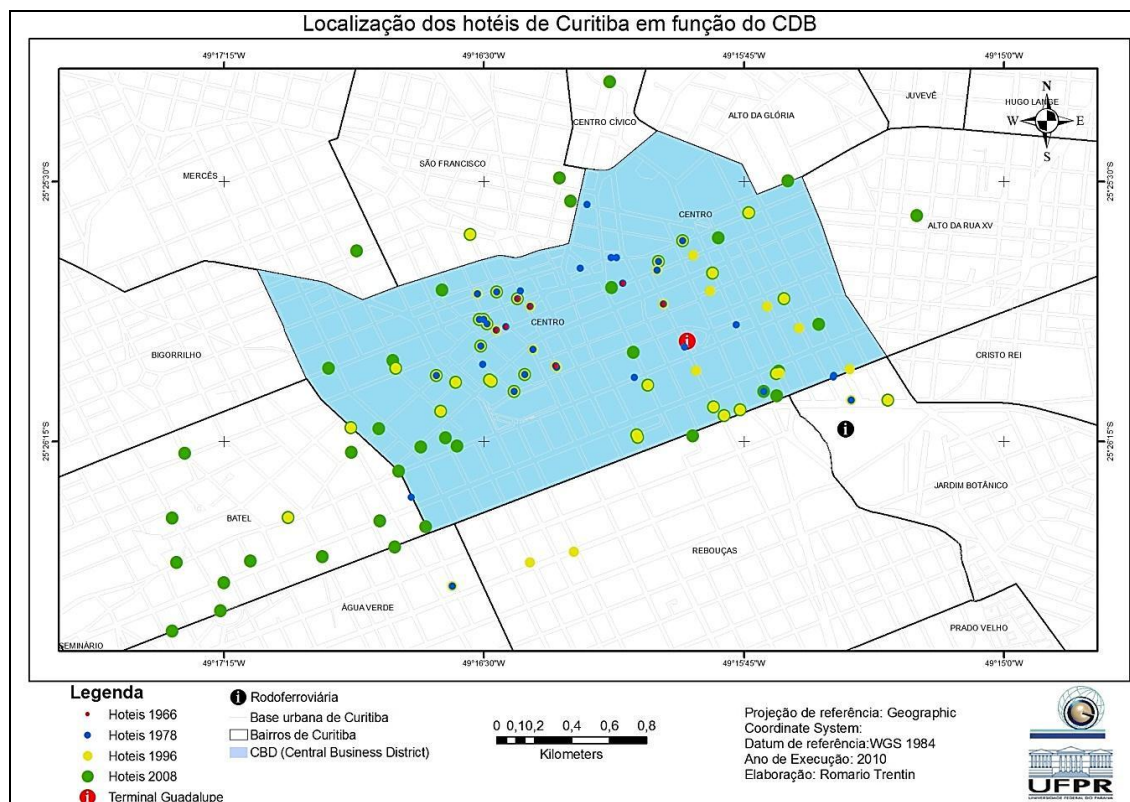


FIGURA 43 - LOCALIZAÇÃO ESPACIAL DOS HOTÉIS E O CBD DE CURITIBA
Fonte: Elaborado por Romário Trentin (2010).

O que se confirma é que a hotelaria de Curitiba é central e ligada ao CBD do Centro, figura 43, pois o Boqueirão – segundo bairro em quantidade de estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços – não dispõe de hotéis e até mesmo transporte coletivo que leve hóspedes ao aeroporto de São José dos Pinhais, caso da linha aeroporto (Anexo 3).

A presença de hotéis no bairro Jardim Botânico teve início em 1978 e no Rebouças em 1996, porém não se verifica uma expansão significativa nesses bairros, diferentemente do Bairro Batel, onde se observa claramente, na figura 39, o crescimento da hotelaria e a dispersão espacial.

3.6. Sobreposição dos modelos

Ao sobrepor todos os modelos até o momento testados nessa tese, obtemos o resultado conforme a figura 44.

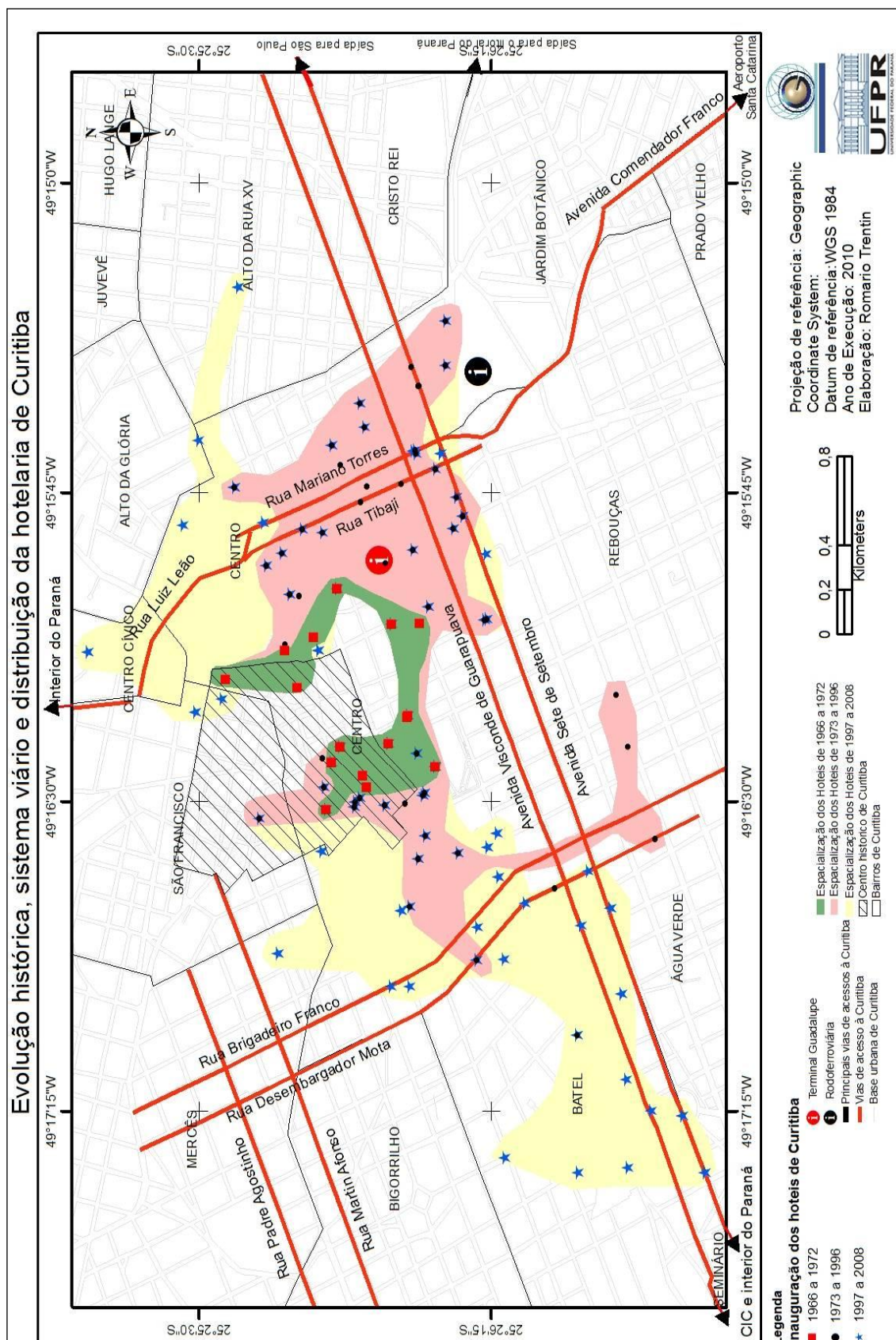


FIGURA 44 - EVOLUÇÃO HISTÓRICA, SISTEMA VIÁRIO E DISTRIBUIÇÃO DA HOTELARIA
 Fonte: Elaborado por Romário Trentin (2011).

Conforme a hotelaria evolui no tempo, ela passa a ocupar novos espaços e se verifica uma tendência de proximidade às principais vias de acesso, como, por exemplo, as Avenidas Visconde de Guarapuava e Sete de Setembro, Rua Brigadeiro Franco e Desembargador Mota e Rua Mariano Torres e Tibagi.

Os hotéis localizados ao Este do mapa não estão ligados diretamente à internacionalização de Curitiba, porém os hotéis localizados a Oeste e Sudoeste do mapa (Batel e Água Verde) se localizam próximos ao centro de escritórios de empresas multinacionais localizados em sua maioria no Bairro Batel.

O centro histórico deixa de ser a localização preferida pela hotelaria devido aos altos custos dos terrenos, entre outros fatores, e outros bairros passam a se tornar destaque para a hotelaria de Curitiba.

O modelo da Evolução Histórica torna-se evidente nesse mapa, figura 44, corroborando assim o modelo de localização de hotéis de Burtenshaw, Bateman e Ashworth.

Esse trabalho estuda dois momentos da história industrial de Curitiba, a criação da CIC em 1972 e a entrada das montadoras em 1995. Ao resumirmos os dados obtidos anteriormente em um mapa com a localização da Cidade Industrial de Curitiba e das montadoras, torna-se possível identificar que de 1973 a 1996 alguns hotéis inaugurados se localizam em direção à CIC; e os hotéis inaugurados de 1997 a 2008 continuam concentrados na região central; e alguns poucos se dirigem ao Norte da Capital paranaense. É possível verificar, pela aplicação dos fundos no mapa, a expansão da hotelaria no período de 1966 a 2008, comprovando que a pulverização da hotelaria se deu posteriormente à instalação das montadoras.

Verifica-se também que no período inicial da pesquisa (1966) os hotéis não se localizam próximos aos principais eixos viários da cidade, que, embora existentes desde o Plano Agache, em 1943, somente após 1973 é que os hotéis passam a se localizar próximos a esses eixos.

A Avenida Sete de Setembro acabou sendo transformada em eixo trinário após 1974 e a CIC foi inaugurada em 1972. Esses fatores, aliados aos acessos pelas vias rápidas e pelos eixos trinários em direção à Cidade

Industrial de Curitiba e à saída/chegada de Porto Alegre e interior do Paraná e na direção dos bairros Rebouças e Jardim Botânico, onde se localiza a Rodoferroviária, saída/entrada do Sul do Brasil, São José dos Pinhais, onde estão localizadas as montadoras e o aeroporto, afetaram a distribuição espacial da hotelaria curitibana.

Verifica-se também que a hotelaria após 1972 se tornou mais independente do centro histórico da cidade, ocupando outras áreas na cidade, pulverizando-se.

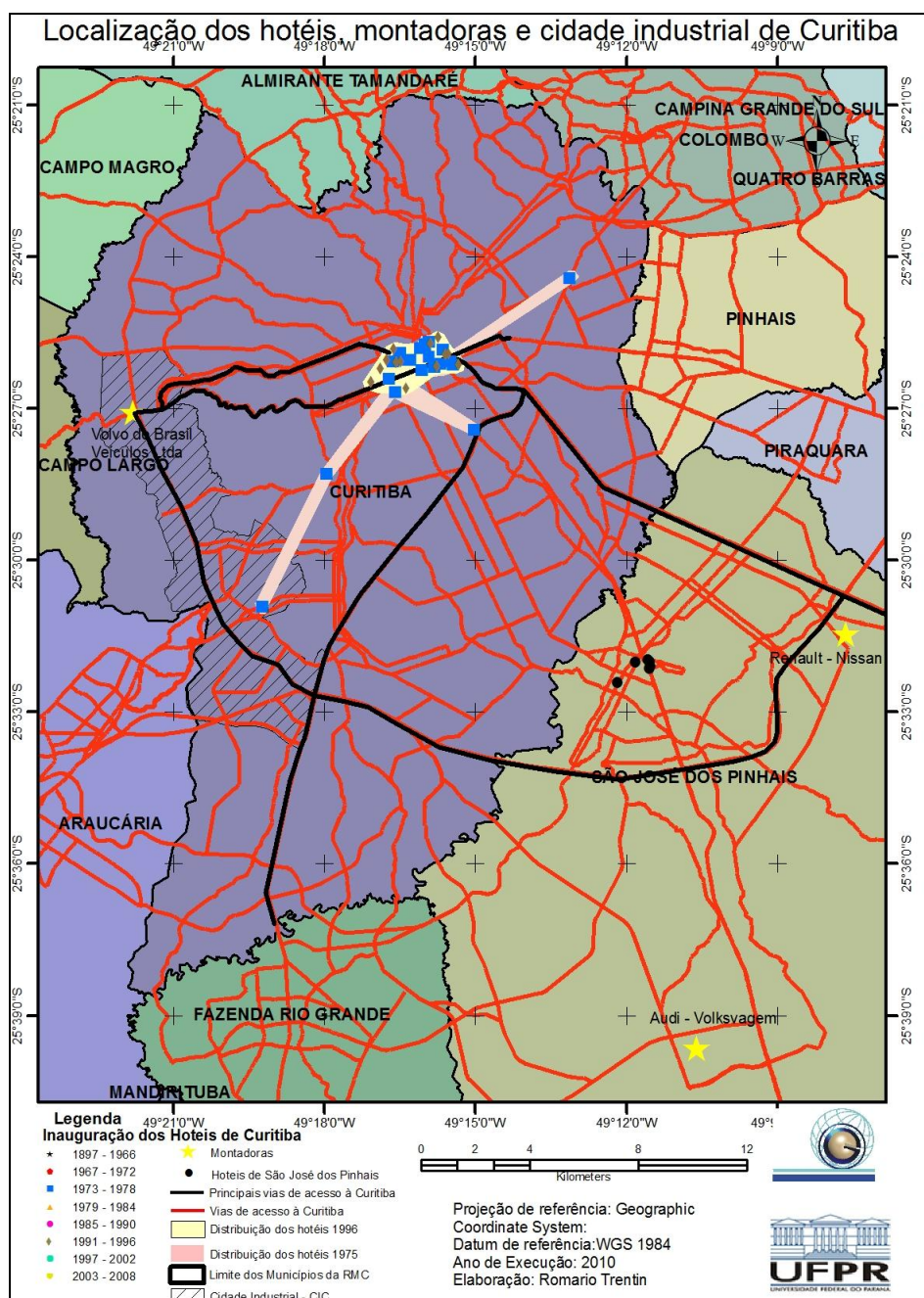


FIGURA 45 - LOCALIZAÇÃO DOS HOTÉIS, MONTADORAS E CIDADE INDUSTRIAL
Fonte: Elaborado por Romário Trentin (2011).

Interessante verificar com esse mapa é o surgimento de hotéis próximos ao aeroporto internacional Afonso Pena, próximos à Renault-Nissan e à Audi, inaugurados no intervalo de 1997 a 2008 (figura 45).

Os principais acessos estão marcados em preto, bem como o sistema trinário para que seja possível observar a concentração de hotéis na área central de Curitiba e a dispersão em direção ao sistema trinário e às principais vias de acesso.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este capítulo apresenta respostas às hipóteses de pesquisa, conclusões do estudo, além de ilustrar as limitações do trabalho e sugestões para pesquisas futuras a serem realizadas no tema dinâmica da localização da hotelaria.

4.1. Resposta às Hipóteses de Pesquisa

As hipóteses presentes no trabalho obtiveram o seguinte resultado:

H1: Quanto mais luxuoso for o hotel, mais próximo ao CBD (central business district) ele estará localizado.

Quando o Modelo de Hierarquia da Localização de Hotéis de Egan e Nield foi aplicado à cidade de Curitiba, verificou-se que o único hotel de categoria Luxo está localizado no Centro da cidade de Curitiba e, conseqüentemente, no CBD.

Contudo, não se pode afirmar que quanto mais luxuoso for o hotel, mais próximo ao CBD, pois não há concentração efetiva de classificações de hotéis em um determinado bairro, uma vez que as classificações se encontram aglomeradas na região central da cidade, formando um amálgama de hotéis em Curitiba.

H2: A criação da Cidade Industrial de Curitiba afetou as áreas sociais e de lazer dos hotéis.

Em termos de serviços, equipamentos e lazer, todos os hotéis apresentam basicamente as mesmas características, sendo que as maiores diferenças são encontradas na existência ou não de sala de convenções, prescindindo os hotéis de categoria inferior desse item.

Além disso, os hotéis apresentam características distintas no tocante à quantidade de apartamentos, sendo atualmente o maior hotel de Curitiba o Formule 1 (categoria simples), com 263 unidades habitacionais, localizado próximo à Rodoferroviária e à entrada da cidade para viajantes oriundos do Sul do país e do aeroporto internacional.

Os quadros 11 e 12 mostram as mudanças ocorridas nas áreas sociais e de lazer dos hotéis durante o período estudado, podendo ser notado aumento na quantidade de itens sociais no ano de 1978, surgindo dois novos itens - sala de convenções e sauna.

No que se refere a itens de lazer, a piscina começa a figurar no Guia a partir de 1978. Constatase que a alteração nos hotéis ocorreu, de forma mais intensa, nos itens das áreas sociais do que nas áreas de lazer.

Portanto, a hipótese de que a criação da Cidade Industrial de Curitiba tenha afetado as áreas sociais e de lazer dos hotéis pôde ser corroborada apenas no que tange a áreas sociais, clarificando a adaptação dos hotéis aos perfis dos novos hóspedes, motivados pelas oportunidades de novos negócios oferecidas pelas indústrias instaladas na cidade.

H3: O planejamento viário de Curitiba afetou o desenvolvimento da hotelaria local.

Conforme Rosário (2001), Curitiba teve a transformação de ruas em avenidas e a hierarquização do sistema viário com eixos estruturais lineares que foram implantados como linhas, combinando o tripé integrado: sistema viário, transporte de massa e uso do solo. Essa foi uma alteração e uma ampliação do Plano Serete que se sucederam à implementação do plano original e que respondem pelas feições urbanas que hoje a cidade apresenta, correspondendo ao Sistema Trinário, à Rede Integrada de Transporte e ao Plano Massa, definindo a tipologia dos embasamentos na via central (OLIVEIRA,1995).

De acordo com a figura 44, constata-se que os hotéis relacionados no Guia em 1996 e em 2008 estão localizados nas proximidades das avenidas Visconde de Guarapuava e Sete de Setembro, podendo ser resultado da instalação dos Eixos do Sistema Trinário a partir de 1974 e que, como afirma Oba (2004), o novo zoneamento urbano acelerou a concentração de torres exclusivamente nas vias estruturais, produzindo uma paisagem de continuidade linear e não uma paisagem de concentrações nucleares entremeadas de áreas de transição

H4: A criação da Cidade Industrial de Curitiba alterou a dinâmica da localização dos hotéis na cidade, a partir de 1973.

Como exposto pela figura 31, os hotéis inaugurados após a criação da CIC (1973) permaneceram, em sua quase totalidade, no bairro Centro ou em bairros limítrofes à ele, refutando a hipótese de que a criação da Cidade Industrial de Curitiba tenha afetado a dinâmica da localização dos hotéis.

H5: A instalação de montadoras automobilísticas na Região Metropolitana de Curitiba alterou a dinâmica da localização dos hotéis na cidade, a partir de 1996.

Novamente, analisando a figura 31, observa-se que os hotéis – a partir de 1996 – começaram a se distanciar do bairro Centro, na direção do bairro Batel.

Naquele ano, havia um hotel no bairro Batel e em 2000 houve a inauguração (próximo à praça do Japão) do hotel Parthenon 7 de Setembro (atualmente denominado *Mercure Apartments 7 de Setembro*).

A construção e operação desse hotel de bandeira internacional atraiu novos empreendimentos para o bairro, mostrando que os concorrentes buscaram seus iguais quanto à localização e, em 2002, foram inaugurados os hotéis *Sheraton Four Points* e *Blue Tree Tower*, ambos localizados na avenida Sete de Setembro.

Esses dois hotéis de categoria muito confortável atribuída pelo Guia 4 Rodas trazem consigo a inauguração dos hotéis Bourbon Executive (médio conforto), em 2002, Full Jazz (médio conforto), Quality (médio conforto) e Slaviero Executive (confortável), em 2003, oferecendo ao cliente que desejar se hospedar nessa região da cidade outras opções de categorias, preços e serviços.

Consolidando o bairro como uma nova centralidade da hotelaria curitibana, em 2004 ocorre a inauguração dos hotéis Pestana (luxo), Valentini de Lucca (muito confortável), Ibis Batel (médio conforto), Holiday Inn Batel (médio conforto) e Hotel Transamérica (luxo). Vale destacar que, exceto o hotel Valentini de Lucca, todos os outros pertencem a alguma rede hoteleira, nacional ou internacional.

A entrada de um único empreendimento de bandeira internacional em 2001 acabou atraindo todos os demais empreendimentos, tendo transformado toda a característica de oferta hoteleira do bairro. Lembrando que, como o Batel tem características de bairro de elite, essas redes hoteleiras não teriam melhor lugar para se instalar na capital paranaense.

Dessa forma, a hipótese de que, a partir de 1996, a instalação de montadoras automobilísticas na Região Metropolitana de Curitiba alterou a dinâmica da localização dos hotéis na cidade pôde ser confirmada, pois houve deslocamento dos hotéis para o bairro Batel, pulverizando a localização espacial desses empreendimentos, bem como atraindo novas redes hoteleiras para a capital paranaense.

4.2. Conclusão

Com intuito de contribuir com trabalhos que se propõem a analisar a dinâmica da localização da hotelaria, esse estudo buscou apresentar as alterações ocorridas durante o período de 1966 a 2008 na cidade de Curitiba. Várias contribuições foram feitas ao longo dos anos, e modelos do uso da terra foram gerados, conforme apresentado no capítulo de fundamentação teórica.

A pesquisa foi realizada a partir dos dados relacionados no Guia 4 Rodas, considerando o período de 1966 a 2008, sobre hotéis instalados na cidade de Curitiba. Além de dados dos hotéis, informações foram levantadas sobre Curitiba, sua evolução industrial, urbanística e turística. Num segundo momento, foi feita análise quantitativa dos dados obtidos no Guia e, posteriormente, foram confeccionados mapas de localização espacial como ilustração da aplicação dos modelos de uso da terra.

A obtenção do objetivo de analisar a relação entre a evolução histórica e a dinâmica da localização da hotelaria da cidade de Curitiba, no período de 1966 a 2008, foi possível mediante o atingimento dos objetivos específicos listados a seguir.

O primeiro objetivo específico era descrever os principais marcos na evolução histórica, industrial e urbanística de Curitiba no período estudado. Curitiba, no início de sua história, sofreu forte influência da produção de erva-mate, da entrada de imigrantes e do planejamento urbano, sendo elaborado em 1985 o primeiro Código de Posturas. Em 1973, foi criada a Cidade Industrial de Curitiba (CIC) seguindo a esteira da política nacional existente na época. A partir de 1980, produtos com maior valor agregado passam a se destacar na economia local e, após 1995, data da instalação das montadoras automobilísticas, o perfil da cidade e de sua Região Metropolitana se alterou.

O segundo objetivo específico buscou identificar a evolução dos hotéis instalados na cidade de Curitiba no período estudado, o que foi possível com a utilização do Guia 4 Rodas.

Inicialmente, os hotéis tinham apartamentos com pias e outros denominados quartos com banheiros coletivos⁷, sem nenhum tipo de serviço, equipamento ou lazer, e a partir do momento em que um hotel introduziu alguma novidade, os outros de categoria similar incorporaram a mudança.

Com o passar do tempo, aqueles hotéis de categoria inferior adicionaram algumas das mudanças, como, por exemplo, o item Garagem: em 1968, apenas um hotel contava com este item, em 1970, dos doze hotéis constantes no Guia, oito deles contavam com o item. Da mesma forma, *business center* aparece pela primeira vez na hotelaria em 1995, no Hotel Bourbon e Tower e no Hotel Lancaster. Contudo, cinco hotéis apresentaram essa característica em 1998, 18 em 2001 e 29 em 2002. Esse fato também ocorre com os mais diversos itens existentes nos hotéis.

O terceiro objetivo específico caracterizou os hotéis por localização, categoria, rede e quantidade de apartamentos. Os dados contidos no Guia 4 Rodas permitiram, além do proposto neste objetivo, a análise dos preços das diárias, da quantidade de lugares de salas de convenções, da quantidade de itens nas áreas social, lazer, bem como do número de equipamentos e serviços disponíveis aos hóspedes.

O quarto objetivo específico identificou o posicionamento dos hotéis de Curitiba, de acordo com suas categorias, em relação ao CBD (*Central Business District*). Utilizando tanto da parte quantitativa como dos mapas elaborados, foi possível verificar a forte relação existente da hotelaria curitibana com seu Centro Histórico, seu CBD, e a partir de 1972, o deslocamento em direção à CIC, se concentrando, mais especificamente no Batel, tendo havido um deslocamento em direção à saída/chegada de Porto Alegre e interior do Paraná e na direção dos bairros Rebouças e Jardim Botânico, onde se localizam a Rodoferroviária, saída/entrada do Sul do Brasil, São José dos Pinhais, onde estão localizados as montadoras e o aeroporto, afetando a distribuição espacial da hotelaria curitibana.

⁷ Esses hotéis ainda existem em todo o território nacional porém não constam em nenhum guia turístico por se tratarem de hotéis extremamente simples.

O quinto objetivo específico verificou a influência dos marcos da evolução histórica, industrial e urbanística da cidade de Curitiba na localização dos hotéis instalados na cidade, no período de 1966 a 2008. Curitiba foi marcada por diversos momentos, a começar pelo Plano Talóis, se assim se pode denominá-lo, o Plano Agache e o Plano Serete e o Plano Massa, responsáveis pela modernidade urbanística necessária para a capital paranaense.

Quanto à indústria, a criação da CIC não representou mudança significativa na dinâmica espacial da hotelaria curitibana, porém alterou a estrutura interna dos empreendimentos e a quantidade de hotéis na cidade. Por outro lado, a instalação de montadoras automobilísticas alterou o cenário da hotelaria curitibana, posicionando novos hotéis em bairros vizinhos ao Centro – principalmente o bairro Batel – como também trazendo novas redes hoteleiras - nacionais e internacionais.

O sexto e último objetivo analisou a localização dos hotéis existentes em Curitiba, sob a perspectiva do modelo de evolução histórica de Burtenshaw, Bateman e Ashworth (1981) e do modelo de Hierarquia da localização dos hotéis de Egan e Nield (2000) e do modelo de Asworth e Tunbridge (2000), na intenção de estudar se os hotéis localizados na cidade estão distribuídos conforme modelos apresentados na literatura sobre localização espacial de hotéis.

A análise revelou que os hotéis localizados na cidade de Curitiba possuem distribuição particular, com concentração no CBD, independentemente da categoria em que foram classificados.

O problema proposto de analisar a relação entre a evolução histórica e a dinâmica da localização da hotelaria da cidade de Curitiba, no período de 1966 a 2008, foi respondido ao longo desse trabalho.

Curitiba originou-se de ponto de garimpeiros e passagem de tropeiros nos séculos XVII e XVIII. Nessa época, um dos principais pontos de encontro dos habitantes eram a atual Praça Tiradentes e o Lago da Ordem, no centro histórico, locais que exprimem a identidade cultural e a memória da sociedade urbana.

Grandes fazendas cercavam a cidade no século XVII e, no século XIX, a cidade começou a se transformar em função da chegada de imigrantes europeus que se estabeleceram em diversos bairros na cidade, criando novos núcleos culturais e sociais.

No século XX, a cidade gradativamente se transformou devido à urbanização e à industrialização, se estabelecendo, na década de 1960, como uma das oito maiores cidades do país.

O primeiro Plano Diretor foi elaborado em 1966 pelo IPPUC com o objetivo de reorientar o crescimento urbano e projetar um desenvolvimento otimizado e racional.

Em 1970, foram criados os primeiros parques, centros de cultura e esporte e áreas de preservação que levaram a cidade a receber prêmios internacionais como reconhecimento ao seu planejamento urbano.

Nos últimos 20 anos, a população de Curitiba e RMC quase que duplicou graças aos processos de urbanização e industrialização que desencadearam o aumento do número de prestadores de serviço para atender à crescente demanda, como é o caso da hotelaria.

Quanto à representatividade dos dados analisados, a amostra correspondeu a 72% do universo de leitos listados no *website* oficial da Copa 2014, que apresenta Curitiba com capacidade de 9.000 leitos, ou seja, a amostra estudada foi de 6.453 leitos.

No primeiro período analisado (1966), os hotéis estavam próximos ao centro histórico e turístico e com o passar dos anos foram se deslocando para o bairro Batel, comprovando que esses processos afetaram a dinâmica da localização da hotelaria durante o período estudado. Constatou-se, também, aumento no número de hotéis na cidade e, de forma mais contundente, a inauguração de 21% dos hotéis no período de 1990 a 1999, e de 21,8%, no intervalo de 2000 a 2008.

Por outro lado, a criação da Cidade Industrial de Curitiba não atraiu investimentos da hotelaria, sendo a preferência da hotelaria por locais com infraestrutura de lazer e entretenimento, como restaurantes, centros comerciais, teatros, cinemas, entre outros.

Entretanto, a Cidade Industrial de Curitiba promoveu desenvolvimento econômico industrial para a cidade, como também demandou novas ofertas de serviços.

Como diversos setores econômicos, a hotelaria é dinâmica e, ao longo dos anos, foi se adequando a seu público e alterando sua centralidade como forma de adaptação às mudanças da economia e do planejamento urbano e político de Curitiba.

A hotelaria curitibana se encontra agrupada na região central da cidade. Durante os períodos iniciais de análise, o deslocamento foi praticamente nulo, com casos esparsos fora dessa região. A partir da década de 90, observou-se a entrada de novos hotéis se instalando, principalmente, no bairro Batel, que tinha um hotel em 1996 e, em 2008, registrava 14, como anotado no Guia 4 Rodas.

A aplicação de dois modelos de localização de hotéis apresentou resultados distintos. Quanto ao Modelo Histórico, os hotéis ficam relativamente próximos ao centro histórico, porém mais próximos da rua XV de Novembro e avenida Batel e, próximos aos terminais de transporte de massa, como também próximos à Rodoferroviária, sendo que a maioria deles tem menos de 100 unidades habitacionais.

Já o Modelo de Hierarquização apresentou a realidade da localização de hotéis em Curitiba de outra forma, como um aglomerado de hotéis de diferentes categorias concentrados no centro de negócios da cidade.

Não foi possível identificar se a escolha pela localização na avenida Sete de Setembro ocorreu pela proximidade da via rápida Centro – Portão, que leva o fluxo de carros à CIC. Cabe aqui a sugestão de aprofundar uma pesquisa nesse sentido e de continuar analisando o desempenho da hotelaria naquele bairro, visando a identificar alterações que irão ocorrer, sobretudo, pela internacionalização da hotelaria.

A entrada de redes nacionais e internacionais alterou não só a forma de organização das empresas, como também o perfil da hotelaria. Uma das redes nacionais nascidas na capital paranaense é a Rede Bristol de hotéis, pertencente ao português Jorge Alves, que veio ao Brasil contratado pela

família Vezozzo para gerenciar a unidade de Foz do Iguaçu, que depois seguiu administrando a unidade de Curitiba até tomar a decisão de iniciar sua administradora de hotéis na década de 1980, que atualmente (2010) conta com 18 hotéis em seis estados brasileiros.

Além disso, a rede Bristol já tem seus “filhotes” espalhados pelo país, como é o caso da Rede Harbor de hotéis, que pertence ao antigo diretor de marketing da Bristol, Leonel Pereira (também português), que atualmente administra oito hotéis em oito cidades brasileiras. Esse espírito empreendedor que encontramos na hotelaria curitibana se deve às oportunidades de mercado e à melhor preparação profissional dos membros familiares, mudando o perfil do negócio de familiar para profissionalizado.

Na trilha da internacionalização da hotelaria curitibana, alguns empresários se associaram a marcas de redes internacionais, caso da rede Tulip (anteriormente Holliday Inn), e administram essa rede internacional no estado.

Grandes grupos empresariais continuaram a aportar em Curitiba, trazendo consigo novos investimentos em equipamentos de lazer, centros comerciais, *shoppings centers* e hotéis. Os investimentos realizados transcendem o território político-administrativo de Curitiba, uma vez que muitos se instalaram em áreas conurbadas da Região Metropolitana, porém o foco é sempre o mesmo: atender à demanda.

Conforme colocado por Chorincas (2001/02), a geografia econômica tem de um lado a estrutura econômica e de outro a estrutura territorial, e mudanças na estrutura econômica influenciam a urbanização, a mobilidade e a dinâmica populacional. Nesse estudo, pode-se afirmar que realmente as mudanças econômicas se refletem na dinâmica espacial.

A hotelaria, como um todo, se adapta às novas necessidades da demanda, mostrando assim que não é estática. Hotéis têm rápida resposta à entrada de novos concorrentes ou novidades no setor. As adequações que necessitam de pouco investimento foram percebidas de um período para o outro, enquanto modificações que necessitavam de maior investimento levaram tempo maior.

Com esse trabalho, ficou comprovado que a criação da CIC não afetou a distribuição espacial da hotelaria, enquanto a vinda das montadoras, a mudança nos serviços e a internacionalização decorrente desse advento dispersaram espacialmente a hotelaria curitibana para bairros próximos ao centro, com volume de hotéis localizados próximos aos acessos para a CIC, e as mudanças no sistema viário também acabaram por afetar a dinâmica espacial da hotelaria curitibana.

O turismo é um agente da produção do espaço urbano com a inserção de elementos que marcam a imagem urbana construída, no caso dessa tese, os hotéis, não se desenvolvendo como agente isolado dos demais fenômenos, e sim como parte de um complexo sistema de relações econômicas, políticas, urbanas, entre outros.

Por fim, o turismo – em específico a hotelaria – é um elemento representativo das explicações das transformações e do desenvolvimento econômico, industrial e urbano da cidade de Curitiba.

4.3. Limitações da Pesquisa

Com a realização dessa pesquisa sobre o setor hoteleiro curitibano, foi possível identificar a existência de vazios consideráveis no que tange à fonte de dados e pesquisas realizadas sobre o setor.

No início da pesquisa, a primeira busca realizada foi na Junta Comercial do Paraná, onde foram listadas todas as empresas que possuísem o código CNAE 55.1, relativo ao setor de Alojamento. Esta listagem apresentou problemas, pois foi verificado que parte dos estabelecimentos não constava da listagem.

Quando questionada sobre o total de hotéis de Curitiba e da data de fundação dos empreendimentos, a Junta Comercial informou que, com a alteração do sistema de informação, os códigos de cada atividade econômica não foram digitados e que não haveria como dar uma relação anterior à data da mudança do sistema.

Esse mesmo problema ocorreu com o Ministério do Turismo (2006) na pesquisa realizada sobre o setor hoteleiro brasileiro, onde fontes alternativas tiveram que ser buscadas devido à incongruência dos dados do Cadastro Central de Empresas (CEMPRE).

Assim sendo, foram acionadas as entidades de classe. A primeira consulta foi à Associação Brasileira de Hotéis (ABIH), onde informaram que nenhuma empresa hoteleira é obrigada a se associar e que os dados de que a pesquisa necessitava não tinham como ser fornecidos, pois a associação não tinha dados de fundação e características dos hotéis associados.

Posteriormente, consultou-se o Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares onde todos os empreendimentos hoteleiros são registrados. Contudo, os dados sobre a data de fundação e características não tinham como ser fornecidos, uma vez que o Sindicato dispunha apenas da listagem com razão social e endereço do empreendimento.

O *website* da Secretaria de Turismo do Paraná (SETU-PR) conta com uma listagem de meios de hospedagem do Paraná, contendo nome do empreendimento, endereço, total de unidades habitacionais, total de leitos e unidades habitacionais especiais disponibilizadas, mas não tem informações sobre as características dos empreendimentos.

Outro órgão consultado foi o Instituto Paranaense de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC, devido ao fato de haver um estudo sobre a hotelaria curitibana na biblioteca do local. Esse estudo não se encontrava nas dependências do Instituto e não havia referência quanto ao seu paradeiro.

O Farol do Saber também foi consultado. Ele tinha jornais, revistas e fotos de empreendimentos, mas não dava as informações necessárias para se analisar de forma têmporo-espacial a atividade, tampouco informações sobre os serviços oferecidos pelos empreendimentos ao longo dos anos.

Por tanto, utilizou-se o Guia 4 Rodas como fonte de dados, guia que também é utilizado pelo Ministério do Turismo (op.cit.) para a realização da pesquisa base para o Relatório Executivo de Meios de Hospedagem.

4.4. Sugestão para Trabalhos Futuros

Durante a realização desta pesquisa, novas dúvidas surgiram, como, por exemplo, o processo de decisão dos hoteleiros da localização do empreendimento se deu devido ao valor do terreno ou por outro fator desconhecido? A decisão de construir um hotel é pelo fato de a demanda estar aquecida ou foi motivada pela instalação de novas indústrias? A localização próxima de concorrentes é garantia de sucesso? Essas são algumas questões que surgiram durante o desenvolver desse estudo e que podem ser estudadas futuramente para entender melhor as questões relativas à escolha de uma determinada localização para a construção de um hotel.

5. REFERÊNCIAS

ABREU M.P. (Org) **A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana – 1889/1989**. Rio de Janeiro: Campus, 1989

ACERENZA, M. A. **Administração do turismo**. São Paulo: EDUSC, 2002

ALBERT C., VIEIRA C., BAGOLIN I.P.; **A produção vitivinícola de Mendoza - Argentina e da Serra Gaúcha - Brasil: uma análise comparativa à luz das teorias de desenvolvimento regional - Texto para discussão N°04/2007 da Pós-Graduação da Faculdade de Administração, Contabilidade e Economia Porto Alegre: PUC, 2007**

ALONSO, W. **Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent**. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1964

ALONSO, W. Location Theory. IN: FRIEDMANN e ALONSO (org.), **Regional Development and Planning: a reader**. M.I.T. Press, p.78-106, 1964.

ALONSO W. The Historic and the Structural Theories of Urban Form: Their Implications for Urban Renewal IN: **Land Economics**, Vol. 40, No. 2 (May, 1964), pp. 227-231

AMORIN FILHO O.B.; RIGOTTI J.I. **Os Limiares Demográficos na Caracterização das Cidades Médias**, apresentado no XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, Ouro Preto, 2002

ANDRADE C **O cólera-morbo: momento crítico da história da medicina em Pernambuco**. Fundação José Bonifácio, Recife. 1986

ANDRADE C 1992. **A peste e o plano: o urbanismo sanitarista do engenheiro Saturnino de Britto**. Dissertação de mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/ USP, São Paulo. *Ciência & Saúde Coletiva*, 8(3):703-712, 2003

ANDRADE C De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Britto. IN S Camillo. **A construção da cidade segundo seus princípios artísticos**. Editora Ática, São Paulo. Bernardes L & Duarte, 1993.

ANDRADE W.S.P; GOMES M.F.M.; SANTOS H.N.; LIMA J.E. **Localização economicamente ótima das novas agroindústrias de abate e processamento de aves e suínos no Brasil** IN: *Revista de Economia e Agronegócio*, Vol 5, N° 3, 2007, p. 379-400.

ARAUZO J.M.; MANJÓN M.C. Firm Size and Geographical Aggregation: An Empirical Appraisal in Industrial Location Working papers, Universitá de Rovira, Espanha, 2001 disponível em http://www.fcee.urv.es/departaments/economia/public_html/index.html acessado em 20 de Janeiro de 2010

AZEVEDO, S. M. **O Grande Hotel Moderno: símbolo da modernidade de Curitiba (1903- 1913)**. Curitiba: Monografia de Graduação, UTP, 1998.

AZZONI, C. R.. **A lógica da dispersão da indústria no Estado de São Paulo**. In: Estudos Econômicos. São Paulo: FIEP/USP, n. 16, 1986 b. (Número especial).

_____. **Indústria e reversão da polarização no Brasil**. São Paulo: FIEP/USP, 1986a (Ensaio Econômico, 58).

_____. **Teoria da localização: uma análise crítica**. São Paulo: IPE/USP, 1982 (Ensaio Econômico, 19)

BABBIE, E. R. **The practice of social research**. 8 ed. Belmont: Wadsworth Publishing Company. 1998.

BALANZÁ, I.M.; NADAL. M.C. **Marketing e comercialização de produtos turísticos**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

BANZATTO A.C. **SETOR AUTOMOTIVO: IMPLANTAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - Um Estudo de Caso** Dissertação do Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001

BARBIERI, J. C. **Parques e incubadoras de base tecnológica: a experiência brasileira**. (Relatório 04). São Paulo : NPP/ FGV-EAESP, 1995.

BARNETT W.P.; CARROLL G. **Competition and mutualism among early telephone companies** Administrative Science Quarterly ,Vol. 32, p.400-421, 1987

BARROS A.B.; SILVA N.L.; SPINOLA N.D. Desenvolvimento local e desenvolvimento endógeno: questões conceituais IN: **Revista Desenvolvimento Econômico**, Ano VIII, nº 14, Salvador, Bahia, Julho de 2006

BAUM J.A.C., MEZIAS, S.J, Localized competition and organizational failure in the Manhattan hotel industry, 1898 – 1990 **Administrative Science Quarterly**, Ithaca, Dec. 1992, Vol.37, Iss4; pg.580

BAUM, J., HAVEMAN H., Love thy neighbor? Differentiation and agglomeration in the Manhattan hotel industry, 1898 -1990 **Administrative Science Quarterly**, Jun 1997; 42,2; pg. 304

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia Urbana**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1977.

BENI, M.C. **Análise estrutural do turismo**. São Paulo: SENAC, 1998.

BERRY, B. SIMMONS, J. and TENNANT, R. Urban population densities: structure and change IN: **Geographical Review**, 12, pp. 389-405, 1963.

BIGG-WITHER, T. P. **Novo caminho no Brasil meridional**: a Província do Paraná. Curitiba: Editora da Universidade Federal do Paraná, 1974.

BITTENCOURT J. Perfil produtivo e dinâmica espacial da Região metropolitana de Curitiba: uma leitura a partir do desenvolvimento regional e das mudanças no padrão de produção, IN: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 105, p. 101-123, jul./dez. 2003

BLAU P.M. **Social contexts of opportunities** Chicago: University of Chicago Press, 1994

BLEY L. ZEGLIN S. **Espaço urbano: a função hoteleira em Curitiba-PR**, Conhecimento Interativo, São José dos Pinhais, PR, v.1, p. 33-55, jul/dez. 2005

BORBA, V. **Administração Hospitalar: princípios básicos**. São Paulo: CEDAS, 1991.

BONFATO A.C. **Desenvolvimento de hotéis**: estudos de viabilidade São Paulo: SENAC, 2006.

BOWDITCH, J. L. & BUONO, A. F. **Elementos do comportamento organizacional**. São Paulo: Pioneira, 1992.

BOWLBY, S.; BREHENY, M.J.; FOOT, D. Store location: problems and methods 1: is locating a viable store becoming more dif. cult?, IN: **Retail & Distribution Management**, 12(5): 31–3, 1984

BRASIL, **Cadernos Cidades/Desenvolvimento Urbano** – Política Nacional de Desenvolvimento Urbano 1. Ministério das Cidades. Brasília, DF, 2004.

BREHENY, M.J. Practical methods of retail location analysis, IN: Wrigley,N. (ed.) **Store Choice, Store Location and Market Analysis**, London: Wiley, 1988.

BRESSER PEREIRA L.C. **Economia brasileira**: uma introdução crítica 3 ed. São Paulo: Editora 34, 1998

BRITO P. **Economia Brasileira**: Planos econômicos e políticas econômicas básicas 2º ed. São Paulo: Atlas, 2004

BRUM A.J. **O Desenvolvimento Econômico Brasileiro** Petrópolis: Vozes, 1984

BUCHANAN, R. O.; ESTALL, R. C. **Atividade industrial e geografia econômica** (2a ed.). Rio de Janeiro: Zahar.1976

BULL A. **La economia del sector turístico** Madrid: Alianza Editorial, 1994.

CAIXETA, N. **A explosão do turismo**. Exame: ano 35, março de 2002.

CALLEJÓN, M., COSTA M. Geografía de la producción Incidencia de las externalidades en la localización de las actividades en España. *Información Comercial Española* 754: 39–49, 1996.

CAMPOS J.R.V. **Introdução ao universo da hospitalidade** Campinas: Papirus, 2005

CAMPOS L.C.M.; GONÇALVES M.H.B **Introdução ao turismo e a hotelaria** Rio de Janeiro: SENAC, 1998

CANDIDO, I.; VIEIRA, E. **Gestão de Hotéis: técnicas, operações e serviços**. Caxias do Sul: Educs, 2003.

CANO W. **Introdução à economia**: uma abordagem crítica. São Paulo: Unesp, 1998.

CARDOSO A. Construindo a utopia: urbanismo e modernidade no Brasil. Dissertação de mestrado. Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano e Regional/ UFRJ, Rio de Janeiro 1988.

CARDOSO, F. H. A Cidade e a Política: do Compromisso ao Inconformismo In: **Autoritarismo e Democratização**. Rio de Janeiro: Paz e Terra: 1975

CARLOS A.F.A. **A cidade** São Paulo: Contexto, 1997 (Repensando a Geografia)

CARLOS A.F.A. (Org) **Novos caminhos da geografia** 5 ed. São Paulo: Contexto, 2005

CASTELLI, G. **Hospitalidade na Perspectiva da Hotelaria e da Gastronomia**. São Paulo: Saraiva, 2005.

CASTRO A.B.; SOUZA F.E.P. **A economia brasileira em marcha forçada**, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985

CASTROGIOVANNI, A. C. (org). **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2000.

CHAPMAN, K., WALKER D. **Industrial Location. Principles and Policies**, (Oxford: Basil Blackwell) 1991

CHISHOLM M. **Rural settlement and land use: an essay in location**. Science Editions. New York. 1967.

CHORINCAS J. Geografia Económica: encontros e desencontros de uma ciência de encruzilhada IN: **INFORCEO**, 16/17, Lisboa, Edições Colibri, 2001/02, pp. 109-122

CLARK D. **Introdução à Geografia Urbana** São Paulo: Difel, 1985

CLARKE I., HORITA M.; MACKANESS W. The spatial knowledge of retail decision makers: capturing and interpreting group insight using a composite cognitive map IN: **The International Review of Retail, Distribution and**

Consumer Research, Volume <http://0-www.informaworld.com.jabega.uma.es/smpp/title~content=t713735234~db=all~tab=issueslist~branches=10 - v10> 10, Issue 3, pages 265 – 285, July 2000

COHEN, E. (1996), The Sociology of Tourism: Approaches, issues and findings, in Yiorgos Apostolopoulos, Stella Leivadi and Andrew Yiannakis (eds), **The Sociology of Tourism**, London: Routledge, 1996, p.51-71.

COMEC. **Consolidação dos instrumentos de gestão para a Região Metropolitana de Curitiba – PDI – Plano de desenvolvimento integrado/PPART – Plano de proteção ambiental e reordenamento territorial. Políticas públicas sociais.** Curitiba: COMEC, 2002. (Versão preliminar).

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DE CURITIBA. **Informações socioeconômicas.** Curitiba, Boletim 2007

COOPER, C.; FLETCHER, J.; GILBERT, D.; WANHILL, S. **Turismo princípios e práticas**, 2ª ed. Porto Alegre: Bookmann, 2001

CORRÊA R. L. **O espaço urbano**, São Paulo: Ática, 1995

_____. **Trajetórias Geográficas.** RJ Bertrand Brasil, 2001.

CORIOLOANO, L. N.; SILVA, S. C. B. M. e. **Turismo e Geografia: abordagens críticas.** Fortaleza: Editora UECE, 2005.

COSTA, C.; ROSA E. M. **Indústria Automobilística Paranaense de 2002/2005** A Concentração do Mercado. Ciências Sociais em Perspectiva (6) 10: 37–48, 1º sem. 2007. Disponível em <<http://www.e-revista.Unioeste.br>>. Acesso em 15/10/2010.

COSTA, M.T., A. SEGARRA, and E. VILADECANS. Business Dynamics and Territorial Flexibility. Paper presented at the 40th European Congress of the Regional Science Association, Barcelona. 2000

COSTA, M.T., A. SEGARRA, and E. VILADECANS. The Location of New Firms and the Life Cycle of Industries. *Small Business Economics* 22: 265–281, 2004

COTORRUELO, R., and A. VÁZQUEZ. Nuevas pautas de localización de las empresas industriales en España. In Vázquez, A., G. Garofoli, and J.P. Gilly (eds.), *Gran Empresa y Desarrollo Económico*, pp. 171–214, Madrid: Síntesis, 1997

COX O. C. **The Preindustrial City Reconsidered** *The Sociological Quarterly*, Vol. 5, No. 2 (Spring, 1964), pp. 133-144

CROCCO M., RUIZ R.M., CAVALCANTE A. **Redes e polarização urbana e financeira: uma exploração inicial para o Brasil**, Texto para discussão nº 328 Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2008

CRUZ, R. C. A. **Geografias do turismo, de lugares a pseudo-lugares.** São Paulo: Editora Roca, 2007

_____. **Transformações socioterritoriais em metrópoles latino-americanas: uma análise sobre o turismo na produção do espaço urbano de São Paulo** ANAIS EGAL 2009.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Departamento de Parques e Praças. **Logradouros públicos**, 1996a.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Rua da Cidadania**, 1996b.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Curitiba – cidade sustentável**, 2000.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Curitiba em números 1999**, 2000.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Curitiba, na prática**, 2002.

CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Regional Boqueirão**, sem ano.

DARWIN C. **Viagem de um naturalista ao redor do mundo** São Paulo, Abril Cultural, 1981

DAVIS K. **Urbanization and the Development of Pre-Industrial Areas**, Economic Development and Cultural Change, 3:1 Outubro de 1954, p.6 – 26

DEEPHOUSE, D.L. **Does isomorphism legitimate?** *Academy of Management Journal*; Aug 1996; 39, 4; ABI/INFORM Global pg. 1024

DELACROIX J.; SWAMINATHAN A.; SOLT M. **Density dependence versus population dynamics: an ecological study of failings in the California wine industry** American Sociological Review Vol. 54 p. 245 – 262, 1989

DIMAGGIO, Paul J.; POWELL, Walter W. The iron cage revisited: institutional isomorphism and collective rationality in organizational field. **American Sociological Review**, v. 48, p. 147-160, April 1983.

_____. Constructing an organizational fields as a professional project: US art museums, 1920-1940. In: DIMAGGIO, P. J.; POWELL, W. W. (Eds). **The new institutionalism in organizational analysis**. Chicago: University or Chicago Press, 1991.

_____. A Gaiola de Ferro Revisada: isomorfismo institucional e racionalidade coletiva nos campos organizacionais. **RAE - Revista de Administração de Empresas**, FGV, São Paulo, v. 45, n. 2, p. 74-89, Abr./Jun. 2005.

DI SERIO L. C.; SAMPAIO M.; PEREIRA, S. C. F. A evolução dos conceitos de logística: um estudo na cadeia automobilística no Brasil. **RAI - Revista de Administração e Inovação**, São Paulo, v. 4, n. 1, p. 125-141, 2007.

DUARTE V. V. **Administração de sistemas hoteleiros: conceitos básicos** 2 ed. São Paulo: SENAC, 2003 (Série Apontamentos)

EGAN D. J.; NIELD K. **Towards a Theory of Intraurban Hotel Location** Urban Studies, Vol. 37, No. 3, 611–621, 2000

EXAME. **Ranking das melhores cidades brasileiras para se viver e fazer negócios.** São Paulo: Ed. Abril, 2001.

_____. **Ranking das melhores cidades brasileiras para se viver e fazer negócios.** São Paulo: Ed. Abril, 2002.

_____. **Ranking das melhores cidades brasileiras para se viver e fazer negócios.** São Paulo: Ed. Abril, 2003

FAVRETO, V. Boom hoteleiro satura mercado na capital: apesar da baixa taxa de ocupação, três hotéis devem ser inaugurados em Curitiba até o fim de 2005. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 15 de maio de 2005. Economia, p. 5.

FELDMAN, M.P. **Location and innovation: The new economic geography of innovation, spillovers, and agglomeration.** In G. Clark, M. Feldman and M. Gertler (eds.), Oxford Handbook of Economic Geography, Oxford: Oxford University Press, 2000

FIRKOWSKI, O. L. C. F.. **A Nova Territorialidade da Indústria e o Aglomerado Metropolitano de Curitiba.** São Paulo, 2001. 278 f. Tese (Doutorado em Geografia) – **Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas**, Universidade de São Paulo.

FIRMINO R. A simbiose do Espaço: cidades virtuais, Arquitetura recombinate e Atualização do Espaço Urbano. In: LEMOS, André (org) (2005). **Cibercidade II: Ciberurbe: a cidade na sociedade da informação.** Rio de Janeiro: E-Papers , 2005.

FRATUCCI A.C. A formação e o ordenamento territorial do turismo no Estado do Rio de Janeiro a partir da década de 1970 IN: **Turismo e sustentabilidade no Estado do Rio de Janeiro** Org: BARTHOLO R.; DELAMARO M.; BADIN L. Rio de Janeiro: Garamond, 2005 p. 81-109

FREY, K. **Políticas públicas:** um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. Planejamento e Políticas Públicas. Brasília: IPEA, v.21, p.211-259, 2000.

FUENTES, L.; SIERRALTA, C. Santiago de Chile, Ejemplo de una reestruración capitalista global? EURE – **Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales**, Santiago de Chile, v. 30, n. 91, diciembre, 2004.

FURTADO C. **O Brasil pós-“milagre”** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981

FUSTEL DE COULANGES, N.D. **A cidade Antiga** 4ed, 2º tiragem, São Paulo: Martins Fontes, 2000.

GARCEZ, Luiz Armando. **Curitiba: Evolução Urbana.** Rio de Janeiro. Curitiba: Imprensa Universitária UFPR, 2006.

GRAHAM M. **Diário de uma viagem ao Brasil** São Paulo: Cia Ed. Nacional, 1956.

GUY, C. **Retail Location and Retail Planning in Britain**, Farnborough: Gower, 1980

HAIR JUNIOR, J. F.; *et al.* **Fundamentos de métodos de pesquisa em administração**. Tradução: Lene Belon Ribeiro. Porto Alegre: Bookman, 2005.

HANNAN, M.T.; FREEMAN, J. **The population ecology of organizations** American Journal of Sociology V.82: 929-964, 1977

HANNAN, M.T.; RANGER-MOORE T.; BANASZAK-HOLL J. **Competition and the evolution of organizational size distributions** In Organizational Evolution: new directions, p. 246-268, Newbury Park, CA: Sage, 1990

HAVEMAN, H.A. **Organizational size and change: Diversification in the savings and loan industry after deregulation**. Administrative Science Quarterly 38: 20-50, 1993

HAYTER, R. **The dynamics of industrial location: The factory, the firm and the production system**, New York: Wiley, 1997.

HERNANDEZ, T.; BENNISON, D. 'The art and science of retail location decisions', *Proceedings, The 10th International Conference on Research in the Distributive Trades*, University of Stirling, 26–8 August, 1999

HOLLOWAY, C.; **The Business of Tourism**, 4^aed, Longman: Inglaterra, 1994

HOTELLING, H. 'Stability in competition', **Economic Journal**, 39, pp. 41-57, 1929.

IPEA, USP, IPPUC. **Gestão do uso do solo e disfunções do crescimento urbano**: instrumentos de planejamento e gestão urbana: Curitiba. Brasília: IPEA, 2001. 288 p.

IPEA **A controvérsia do planejamento na economia brasileira**: coletânea do debate entre Roberto Simonsen e Eugenio Gudim sobre o planejamento no final do Estado Novo. Rio de Janeiro: IPEA/INPES 1977

ISARD, W. **Location and Space-Economy**. Cambridge: The MIT Press, 1972.

ISMAIL A. **Hospedagem: front office e governança** São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2004.

JAFARI, J., *Sctructure of Tourism*, in Stephen Witt & Luis Moutinho (eds), **Tourism Marketing and Management Handbook**, Prentice Hall International: Reino Unido, 1989, p. 437-442.

JANSEN-VERBECKE, M. Inner-City Tourism: Resources, Tourists and Promoters, **Annals of Tourism Research**, 13(1), pp. 79–100, 1986

JOHNSON, P., and D. CATHCART. New Manufacturing Firms and Regional Development: Some Evidence from the Northern Region. **Regional Studies** 13: 269–280, 1979

KNEIB E. C.; SILVA P. C. M. **Caracterização de Empreendimentos Geradores de Viagens: Contribuição Conceitual à Análise de seus Impactos no Uso e Ocupação do Solo Urbano** Programa de Pós-Graduação em Transportes Universidade de Brasília – UnB , 2006

KON, A. **Economia de Serviços: teoria e evolução no Brasil**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004, p. 1-125, 211-254.

KOTLER P.; BOWEN J.; MAKENS J.. **Mercadotecnia para hotelaria y turismo**. México: Prentice Hall, 1997.

KRIPPENDORF, J. **The Holiday Makers**, Butterworth Heinemann: Oxford, 1987

KRUGMAN, P., **Development, Geography and Economic Theory**, The MIT Press, Cambridge (MA) 1995.

LACERDA A.C.; BOCCHI J.I.; REGO J.M.; BORGES M.A.; MARQUES R.M. **Economia brasileira** São Paulo: Saraiva, 2002

LANE, H.E.; DUPRÉ D. **Hospitality world! An introduction**. Nova York: Van Nostrand Reinold, 1997

LATHAM, R.F.; YEATES, M.H. **Population density growth on metropolitan Toronto**, Geographical Analysis, 2, (1970), pp. 177-185

LAVILLE, C.; DIONNE, J. **A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas**. Porto Alegre: Artes Médicas; Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LEITE A.F. O lugar: duas acepções geográficas IN: **Anuário do Instituto de Geociências da UFRJ** Vol. 21, 1998

LEME, M. C. S. A formação do pensamento urbanístico no Brasil: 1895-1965. In: LEME, Maria Cristina da Silva; FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurelio Filgueiras (org.) **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel/FAU USP/FUPAM, 1999.

LEMOS, M. B. **Espaço e capital: um estudo sobre a dinâmica centro x periferia**. 1998. 3v. Tese (Doutorado) – Instituto de Economia, Unicamp, Campinas, 1988.

LÖSCH, A. **The Nature of Economic Regions**. Southern Economic Journal, Vol. 5, No. 1 (Jul., 1938), pp. 71-78

LUCHIARI M.T. Urbanização Turística: um novo nexos entre o lugar e o mundo IN: **Anais do II Encontro Nacional de Turismo com Base Local**, Fortaleza, 1998.

MACEDO, M. M.; VIEIRA, V. F.; MEINERS, E. M. A. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, n. 103, Curitiba: IPARDES, jul./ dez. 2002.

MACHADO R, LOUREIRO A, LUZ R., MURICY K **A danação da norma: a medicina social e a constituição da psiquiatria no Brasil**. Editora Graal, Rio de Janeiro 1978

MAGALHÃES FILHO, F. B. B. **Agentes sociais no Paraná**. In: Revista paranaense de desenvolvimento, Curitiba: IPARDES, n.86, set./dez.,1995. p.3-33.

MAIA, C. E. S. **Segregação Residencial Urbana** (*análise teórica e síntese comparativa entre as perspectivas positivista e marxista*). Dissertação de Mestrado. PPGG/UFRJ, 1994

MALHOTRA N. K. **Pesquisa de Marketing**: uma orientação aplicada 3 ed. Porto Alegre: Bookman, 2001

MARICATO E. Dimensões da tragédia urbana **IN: Cidades** nº 29, Março, 2002 disponível em <http://www.comciencia.br>

MARTINS G.A. **Manual para elaboração de monografias e dissertações** 2 ed. São Paulo: Atlas, 2000

MARX, K.; ENGELS, F. **A Ideologia Alemã**. Ed. Presença, Portugal, 1974.

MASANO, T. F. **Os Shopping centers e suas relações físico-territoriais e socio-negociais no município de São Paulo**. 1993. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

MATHIESON, A.; WALL, G., **Tourism: Economics, physical and social impacts**, Longman Scientific & Technical, Inglaterra, 1982

MCCANN, P. **Industrial location Economics**. Edward Elgar Publishing Limited. 2002.

MENEZES, C. L. **Desenvolvimento urbano e meio ambiente**: a experiência de Curitiba. Campinas: Papirus, 1996.

MENEZES V.O. **A descentralização dos meios de hospedagem em Curitiba de 1992 – 2001** Dissertação de mestrado defendida em 2003 na Universidade de Extremadura – ES.

MILLS E.S.; MACKINNON J. Notes on the New Urban Economy, **The Bell Journal of Economics and Management Science**, Vol. 4, No. 2 (Autumn, 1973), pp. 593-601

MORALES, M. Uses of Qualitative/Quantitative Terms in Social and Educational Research. In: **Quality & Quantity**. Vol. 29, p. 39-53, 1995.

MOTIM, B. M. L.; FIRKOWSKI, O. L. C. F.; ARAÚJO, S. M. P. Indústria Automobilística no Paraná: implicações sobre o emprego e as relações de

trabalho. In: NABUCO, M. R.; NEVES, M. A.; CARVALHO NETO, A. M (org). **Indústria Automotiva: a nova geografia do setor produtivo**. Rio de Janeiro: DP&A, 2002

MOTTA D.M.; MUELLE C.C.; TORRES M.O.; **A Dimensão Urbana do Desenvolvimento Econômico - Espacial Brasileiro** Texto Para Discussão No 530; Brasília: IPEA, 1997

MOURA, R. Inversiones Urbanas en el contexto de la competitividad y globalización: los eventos en Curitiba. EURE – **Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales**, Santiago de Chile, v. 29, n. 86, mayo, 2003.

MOURA, R; Kornin, T. Internacionalização da região metropolitana de Curitiba: desigualdades socioespaciais e direitos humanos. In: RIBEIRO, A. C. T.; TAVARES, H. M.; NATAL, J. L. A.; PIQUET, R. P. S. (Orgs). **Globalização e Território: ajustes periféricos**. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2005.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas** 4ed, São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NEWLING, B. The spatial variation of urban population densities, in **Internal Structure of the city**, Londres: Oxford University Press, 1971.

NOJIMA, D. **Crescimento e Reestruturação Industrial no Paraná – 1985/2000**. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba: IPARDES, n. 103, jul./ dez. 2002.

OLIVEIRA A.P. **Turismo e desenvolvimento: planejamento e organização** 4 ed. Ver. E ampl. São Paulo: Atlas, 2002.

OLIVEIRA, D. **A política do Planejamento Urbano: o caso de Curitiba**. Campinas, 1995. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Unicamp, 1995.

OLIVEIRA, F. M. C. ; POPUTCHI, M. A. T. . **Transnacionales en América Latina**; el complejo automotor en Brasil. Cidade do México: NUEVA IMAGEN, 1979.

OMT **Introdução ao Turismo** São Paulo: Roca, 2001

OREIRO J.L.; NABAKASHI L.; LEMOS B. **Por que o Brasil cresce pouco?** Valor Econômico, edição do dia 19 de março de 2007.

PADIS P.C. **Formação de uma Economia Periférica: o Caso Paraná**. São Paulo: HUCITEC, 1981

PADOVANI, U.; CASTAGNOLA, L. **História da filosofia**. 17 ed. São Paulo: Melhoramentos, 1995

PALANDER, T. **Beitrag zur Standortstheorie**. Uppsala: Almqvist & Wiksells Boktryckeri 1935

PALAZZO J. T. **O Planejamento do Desenvolvimento Econômico – o caso brasileiro**, Porto Alegre: Faculdade de Ciências Econômicas e Contábeis da UFRGS, 1977, manuscrito datilografado.

PE'ER A.; VERTINSKY I.; KING A. Who enters, where and why? The influence of capabilities and initial resource **Strategic Organization**; 6; 119 2008

PENNY, N.; BROOM, D. The Tesco approach to store location, IN Wrigley, N. (ed.) **Store Choice, Store Location and Market Analysis**, London: Routledge, 1987

PETROCCHI M. **Hotelaria: planejamento e gestão** São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2007

PONSARD C. **History of Spatial Economic Theory** Springer-Verlag 1983

PRADO FILHO O. **O Orçamento da União, o planejamento urbano e o estatuto da cidade** IN: Sociedade e Cultura, Julho – Dezembro, vol 5, nº 2, p.171-181, 2002

PROSERPIO R. **O avanço das redes hoteleiras internacionais no Brasil** São Paulo: Aleph, 2007 (Série Turismo)

QUINTANEIRO T.; BARBOSA M.L.; OLIVEIRA M.G. **Um toque de clássicos: Marx, Durkheim e Weber** 2 ed. rev. amp. Belo Horizonte: UFMG, 2002

RAMOS VILLANUEVA S.E, LOTZ E.G. **A mudança do perfil hoteleiro de Curitiba: análise do período 1920 a 2003**, IN: X SEPATUR, Curitiba – PR

REJOWSKI M. **Turismo e pesquisa científica** 6 ed. Campinas: Papirus, 1996.

RIBEIRO J.C., SANTOS J. F., **A localização da indústria** IN: Compêndio de Economia Regional organizado por José da Silva Costa, APDR, Coimbra, 2ª Edição, 2005

RICHARDSON, H.W. **Economia Urbana** Rio de Janeiro: Interciência, 1978

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social: Métodos e técnicas**. São Paulo: Atlas, 1999.

RODRIGUES A B. Geografia do Turismo: novos desafios. In: TRIGO, L. G. G. et. all (org.). **Turismo. Como Aprender, como ensinar**. São Paulo: Editora Senac, 2003, p. 87 – 122.

ROGERS, D. 'Shop location analysis', in McFayden, E. (ed.) **The Changing Face of British Retailing**, London: Newman Books, 1987

ROSES C.F.; LEIS R.P. **Um Estudo das Condições Socioeconômicas de Municípios Gaúchos Através da Análise de Cluster** IN: Administração On

Line Prática - Pesquisa – Ensino ISSN 1517-7912 Volume 3 - Número 3
julho/agosto/setembro – 2002

SAINT-HILAIRE Auguste, **Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina**, Belo Horizonte: Itatiaia, 1978, 209 pág.

SALE, J.E.M.; BRAZIL, K. A Strategy to Identify Critical Appraisal Criteria for Primary Mixed-Method Studies. In: **Quality & Quantity**. Vol. 38, p. 351-365, 2004.

SALE, J.E.M.; LOHFELD, L.H. & BRAZIL, K. Revisiting the Quantitative-Qualitative Debate: Implications for Mixed-Methods Research. In: **Quality & Quantity**. Vol. 36, p. 43-53, 2002.

SÁNCHEZ, F. **A (in)sustentabilidade das cidades-vitrine**. In: ACSELRAND, Henri (org). A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas. Rio de Janeiro: DP&A, 2001. p.155-175.

SÁNCHEZ, F.; MOURA, R. Ciudades-modelo: estrategias convergentes para su difusión internacional. EURE – **Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales**, Santiago de Chile, v. 31, n. 93, agosto, 2005.

SANDRONI P. **Novíssimo dicionário de economia** São Paulo: Best Seller, 2000

SANTOS, F M. **Uma análise histórico-espacial do setor hoteleiro no núcleo urbano central de Florianópolis**. Dissertação de Mestrado do Programa de Pósgraduação em Turismo e Hotelaria da UNIVALI, 2005.

SANTOS M. **Pensando o espaço do Homem** São Paulo: Hucitec, 1982

_____ **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____ **A urbanização brasileira** 3ed. São Paulo: Hucitec, 1994

_____ **A Natureza do Espaço**. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 2º Edição. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____ **Espaço e Método**. 4 ed. São Paulo: Nobel, 1997.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SASSEN, S. As cidades na economia mundial. Tradução Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Studio Nobel, 1998a.

_____. Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. EURE – Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales, Santiago de Chile, v. 24, n. 71, mar, 1998b.

SCHWARTZ H.; **Urban renewal, municipal revitalization: the case of Curitiba, Brazil** Alexandria, VA: Hugh Schwartzh, 2004.

SERRA G. **Urbanização e Centralismo Autoritário** São Paulo: Nobel, 1991

SHOVAL N. The geography of hotels in cities: an empirical validation of a forgotten model **Tourism Geographies**, vol 8 nº 1, 56 – 75, 2006

SILVA A.M.P. **O processo de reorganização espacial da hotelaria do Recife**: concentração em Boa Viagem e marginalização da área central, Dissertação de Mestrado em Geografia na Universidade Federal de Pernambuco, 2007.

SOBRINHO, Manoel de Oliveira Franco, *As Bases da Nacionalidade do Paraná*

SOUZA M.L. **ABC do desenvolvimento urbano**, Rio de Janeiro: Bertrand, 2003

SPINOLA, N. D. **Política de localização industrial e desenvolvimento regional**: a experiência da Bahia. Salvador: UNIFACS, 2003.

SOLON, Ana Paula Garcia. **Chão de estrelas: hotelaria e produção imobiliária em São Paulo, 1995-2005**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), 2006.

SUERTEGARAY D.M. Espaço Geográfico Uno e Múltiplo **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales** Universidad de Barcelona Nº 93, 15 de julho de 2001

TAVARES L. S.; **São José dos Pinhais no Contexto da Recente Industrialização Metropolitana: reflexos socioespaciais** Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n.108, p.33-59, jan./jun. 2005

TAVARES M.C **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro** 4 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1975

TAVARES M.C. NOTAS DE AULA SOBRE O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO BRASILEIRO; Aula Inaugural proferida no dia 28 de agosto de 2007, no curso “Desenvolvimento Brasileiro”, Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento.

TEIXEIRA E.T. **Hotel Tassi o antigo Hotel da Estação** Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 1991

TELES R.M.S. **Turismo Urbano na cidade de São Paulo**: o deslocamento do CBD e os seus reflexos na hotelaria. Tese de doutorado da Escola de Comunicação e Artes da Universidade de São Paulo, 2006

TOLOSA, Hamilton C. Polos de crescimento: teoria e política econômica. In: HADDAD, Paulo Roberto (Ed.). **Planejamento regional**: métodos e aplicação ao caso brasileiro. Rio de Janeiro, 1972. p. 189-243.

TOMÉ M. A formação do espaço turístico do Rio de Janeiro IN: **Turismo e sustentabilidade no Estado do Rio de Janeiro** Org: BARTOLO R.; DELAMARO M.; BADIN L. Rio de Janeiro: Garamond, 2005 p. 44 - 80

ULTRAMARI C. DUARTE F. Esvaziamento demográfico e permanência de centralidades. Trabalho apresentado no XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, Caxambu – MG, de 18 a 22 de setembro de 2006

URTASUN A.A., **Estrategia de localización fundacional. Análisis empírico de la industria de hoteles de Madrid** Documento de Trabajo DT 49/00, Departamento de gestión de empresas da Universidad Pública de Navarra, Espanha, 2005

URTASUN A.; GUTIÉRREZ I. Hotel Location in tourism cities: Madrid 1936-1998 **Annals of Tourism Research**, Vol. 33, nº 2, p. 382 – 402, 2006

VAINER, Carlos B. As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9., 2001, Rio de Janeiro. **Anais do 9º Encontro Nacional do ANPTUR**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2001.

VALLS, J. F. **Las claves del mercado turístico**. Bilbao: Deusto Turismo, 1996.

VASCONCELLOS R.; GREMAUD A.P.; TONETO R. **Economia brasileira contemporânea** São Paulo: Atlas, 1999

VELHO, O. G. (Org). **O Fenômeno Urbano**. RJ. Guanabara, 1987

VERA F. (Org.) **Análisis territorial del turismo**. Barcelona: Ariel, 1997

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. IN: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (org.) **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169 – 243.

WARNABY, G., ALEXANDER, A. & MEDWAY, D. Town Center Management in UK: A review, synthesis and research agenda. **The International Review of Retail, Distribution Consumer Research** 8:1 January, 1998.

WEBER, M. **Economia e sociedade** Brasília: UNB, 1999.

YOKENO, N. **La localisation de l'industrie touristique: application de l'analyse de Thunen-Weber**, Cahiers du Tourisme, C-9, Aix-en-Provence: C. H. E. T. 1968.

ZMITROWICZ, W. ; ANGELIS NETO, G. **Infraestrutura urbana**. São Paulo: EPUSP, 1997 (Texto Técnico).

WEBGRAFIA

AGÊNCIA CURITIBA [http://www.agencia.curitiba.pr.gov.br/multimidia/arquivos/xls/4_1970_a_2007_Populacao_Curitiba_RMC_PR_e_BR.xls] acessado em 13 de Fevereiro de 2010

BARÔMETRO MUNDIAL DE TURISMO disponível em http://www.unwto.org/facts/eng/pdf/highlights/UNWTO_Highlights10_en_LR.pdf

CETE www.cete.pr.gov.br/def/def_areas_historia_sesqui_imagem.php visitado em 9 de maio de 2007 às 10:00

CURITIBA. Prefeitura Municipal. <www.curitiba.pr.gov.br> Acesso em: 01 de maio de 2007

DAUGE Y.; **Cidade funcional deve ter múltiplos centros** IN: Folha de São Paulo, 04/04/2010 disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2803201009.htm> acessado em 10/05/2010

EXAME disponível em <http://exame.abril.com.br/economia/brasil/noticias/as-campeas-em-infraestrutura-m0116417> acessado em 2 de novembro de 2010,

FELDMAN M.P.; AHARONSON B.; BAUM J.A.C. **The importance of proximity and location** In advancingknowledge.com/drafts/Feldman-MF%20importance%20of%20proximity%20and%20location-revised.doc acessado em 02 de Novembro de 2007

FERREIRA, J. L. **A variável ambiental como componente na classificação da qualidade dos serviços – hotelaria.** Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP1999_A0009.PDF>. Acesso em: 23 maio 2009.

FOHB disponível em <http://www.fohb.com.br/info/InFOHB-Ed19.pdf> acessado em 14 de Junho de 2010.

IBGE
[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2009/POP_2009_TCU.pdf] acessado em 14 de fevereiro de 2010

IBGE
[http://www.ibge.com.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=610&id_pagina=1.] acessado em 8 de novembro de 2010.

IPEA **Base de dados macroeconômicos** <http://www.ipeadata.gov.br> acessado em 10 de Fevereiro de 2009

IPPUC in www.ippuc.org.br visitado em 17 de setembro de 2006 as 8h35min

LABBATE A. **Brasil vai superar PIB da Itália IN:** Jornal O Tempo, disponível em <http://www.otempo.com.br/otempo/noticias/?IdNoticia=152116> visitado dia 25/09/2010

MINISTÉRIO DO TURISMO <http://www.dadosefatos.turismo.gov.br> acessado em 20 de outubro de 2010.

NEVES, J. A. D.; COSTA, A. M. Fatores de localização de postos de combustíveis em Fortaleza. **Revista de Administração Contemporânea** [online]. 2008, v. 12, n. spe [cited 2009-01-30], pp. 175-192. Available from: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-65552008000500008&lng=en&nrm=iso>. ISSN 1415-6555. doi: 10.1590/S1415-65552008000500008.

OJIMA R. **A produção e o consume do espaço nas aglomerações urbanas brasileiras: desafios para uma urbanização sustentável** IN: XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais. Caxambú: Minas Gerais, de 18 a 22 de Setembro de 2006

OLIVEIRA, M. *The trajectory of environmental discourse in Curitiba (1960-2000)*. **Rev. Sociol. Polit.**, Curitiba, n. 16, 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-44782001000100007&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 02 Maio de 2007. Pré-publicação.

PAIXÃO D.; GÂNDARA J.M.; LUQUE O. **Uma análise da empregabilidade do bacharel em Turismo e/ou Hotelaria nos hotéis de Curitiba** disponível em: <http://www.obsturpr.ufpr.br/artigos/hotelaria12.pdf> . Acesso em 05 de Julho de 2010

ROBERTS A. **Quotes from Robert Park - Ernest Burgess - Roderick McKenzie and Louis Wirth** Concepts for Human Ecology disponível no link: <http://www.mdx.ac.uk/WWW/STUDY/xpark.htm> acessado dia 19 de janeiro às 10h05.

SABOYA R. **Urbanismo e planejamento urbano no Brasil – 1875 a 1992**, artigo disponível em <http://urbanidades.arq.br/2008/11/urbanismo-e-planejamento-urbano-no-brasil-1875-a-1992/> acessado em 02/06/2010

SAES F.; NOZOE F. **A indústria paulista da crise de 1929 ao plano de metas** apresentado no encontro da ANPEC, 2006, disponível em <http://www.anpec.org.br/encontro2006/artigos/A06A005.pdf>

SARETTA F. **A política econômica no período 1954/1955:** algumas notas, apresentado no Congresso da APBHE de 2003, disponível em http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_61.pdf

SETU in http://www.pr.gov.br/turismo/estatistica_demanda_curitiba.pdf acessado em 1 de outubro de 2010.

SPENCER, L.; RITCHIE, J.; LEWIS, J.; DILLON, L. Quality in Qualitative Evaluation: a Framework for Assessing Research Evidence. In: **National Centre for Social Research**, 2003. Disponível em: <<http://www.natcen.ac.uk>>.

VILLAÇA, F. **Perspectivas do planejamento urbano no Brasil de hoje** disponível em http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/campo_gde.pdf de junho de 2000 acessado em 01/06/2010

ZMITROWICZ, W. **Os ambientes urbanos e regionais e sua evolução**. Localizado em PCC2560.pcc.usp.br/Textos_Tecnicos visitado em 08 de setembro de 2006 às 11h15

<http://www.aguaforte.com/antropologia/cidade.htm> visitado em 10 de novembro de 2007

<http://www.agencia.curitiba.pr.gov.br> visitado em 12 de fevereiro de 2010

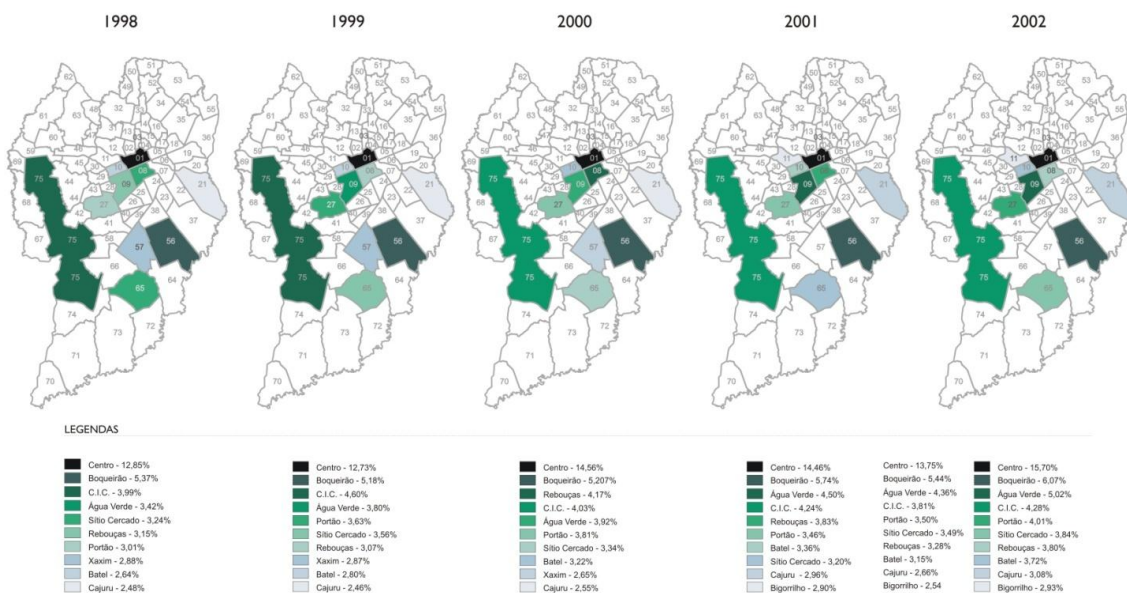
http://www.fee.tcche.br/sitefee/pt/content/servicos/pg_atualizacao_valores.php
Fundação de economia e estatística do Governo do Rio Grande do Sul visitado de 30 de outubro a 14 de novembro de 2009.

<http://www.copa2014.org.br/cidades-sedes/CURITIBA/> visitado em 10 de Junho de 2010.

ANEXOS

Anexo 2 - Bairros com Maior Incidência de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e de Serviços em Curitiba

Ranking dos 10 Bairros com Maior Incidência de Estabelecimentos de Indústria, Comércio e Serviços em Curitiba 1998 a 2002



Fonte: PMC/SMF - Cadastro de Alvarás
Elaboração: IPPUC/Banco de Dados

Fonte: IPPUC – 2010

Anexo 3 – Trajeto Linha Aeroporto



Fonte: <http://www.aeroportoexecutivo.com.br/>